WORKING TOGETHER TOWARDS A SAFER FUTURE

A REPORT OF THE NEW BRUNSWICK ALL-TERRAIN VEHICLE TASK FORCE

A report of the New Brunswick All-Terrain Vehicle Task Force

ISBN: 1-55236-617-0

2001

CNB 819

TABLE OF CONTENTS

EXECUTIVE SUMMARY 5
SUMMARY OF FINAL RECOMMENDATIONS 7
INTRODUCTION 11
METHODOLOGY 13
CLARIFICATION OF TERMS 13
INPUT TO THE TASK FORCE 13
OVERVIEW OF THE ALL-TERRAIN VEHICLE INDUSTRY 14
REGISTRATIONS 14
PROFILE OF ALL-TERRAIN VEHICLE USE 15
EMPLOYMENT USE 16
USE AS AN OUTDOOR RECREATIONAL ACTIVITY 16
ECONOMIC IMPACT OF RECREATIONAL ACTIVITIES 17
HEALTH CARE COSTS 20
ISSUES AND CONCERNS WITH ALL-TERRAIN VEHICLE USE 21
TRESPASS ON PRIVATE AND PUBLIC PROPERTY 21
PUBLIC SAFETY 23
ENVIRONMENTAL DAMAGE 27
ENFORCEMENT 34
LEGISLATION 37
TRAIL NETWORKING 40
EDUCATION 43
RECOMMENDATIONS 45
PUBLIC SAFETY 45
ENVIRONMENTAL PROTECTION 47
ENFORCEMENT 48
LEGISLATION 48
TRAIL NETWORKING 49
EDUCATION 50
FUNDING 51

ATTACHMENT A 52
Terms of Reference, ATV Task Force, Winter 2000 52
ATTACHMENT B 54
ATV Task Force Participants 54
ATTACHMENT C 55
Submissions: Issues, Concerns and Recommendations 55
ATTACHMENT D 56
Presentations & Formal Submissions to the Task Force 56
ATTACHMENT E 57
Health Care Costs 57
ATTACHMENT F 58
Theft and Trespass: Impact on Landowners and Industry 58
ATTACHMENT G 59
Health Canada Data 59
ATTACHMENT H 61
Consumer Product Safety Commission, Washington, DC Injury Survey 61
ATTACHMENT I 62
Watershed Protection Program 62
ATTACHMENT J 67
Enforcement Statistics 67
ATTACHMENT K 69
Legislative Comparison: Provincial/Territorial All-Terrain Vehicle Legislation 69
ATTACHMENT L 74
Environment Impact Assessment 74
ATTACHMENT M 77
Watercourse Alteration Regulation Permit Program 77
ATTACHMENT N 79
Consolidation of all ATV Task Force Recommendations by Area 79

1. EXECUTIVE SUMMARY

Public Safety Minister, the Honourable Milton Sherwood, announced the establishment of an All-Terrain Vehicle (ATV) Task Force on November 30, 2000. The announcement was one of the commitments made by government in the Throne Speech.

A number of factors contributed to the call for the establishment of the Task Force including the increased number of deaths, unauthorized use of all-terrain vehicles, concerns about damage to the environment, greater exploitation of fish and wildlife, the threat to sensitive areas, endangered species and/or their habitat, increased opportunities for incidents of crime, trespass on private property and confrontations with private landowners and other recreational users.

The mandate of the Task Force was to discuss and make recommendations on the following issues: public safety, trail networking, environmental impact and legislative changes. The Department of Public Safety was the lead Department for the purpose of the Task Force and a number of non-government organizations and government departments appointed representatives from their respective areas to participate on the ATV Task Force.

Public input was solicited by way of news releases, and could be received in writing through fax, e-mail messages, or regular mail. Between December 2000 and June 2001, 56 submissions were received, which represented the views of 94 individuals and/or organizations.

The ATV Task Force met on nine (9) occasions between December 2000 and June 2001. In addition, a recommendations sub-committee met on one occasion. This Report is a summary of stakeholder consultation, research, presentations and submissions received from stakeholders and the general public who have a direct interest in the issues being addressed by the Task Force.

The registration of all-terrain vehicle units has increased by over 50 percent from 1997-1998 to 2000-2001, however there has not been a comprehensive study of all-terrain vehicle use in New Brunswick. While it is recognized that a number of government and non-government organizations and individuals utilize all-terrain vehicles in a work related capacity, the use of all-terrain vehicles as a recreational activity was the primary focus of the ATV Task Force.

A survey on the importance of nature to Canadians found that New Brunswick residents spent a total of $208.2 million on nature-related activities in 1996. It can be concluded that significant economic value is derived from participation in nature-related recreation. However, off-road vehicle use contributes only a small proportion of this very important economic activity but has the potential to inflict considerable damage to natural areas, negatively impacting on how they are currently being enjoyed for other nature related activities.

The Department of Health and Wellness reported a significant number of inpatients and day surgery patients related to all-terrain vehicle accidents, with a relative cost of $252,378 for 1998-1999 and $340,888 for 1999-2000. A retrospective review of the trauma data bank on all-terrain vehicle related admissions to the Saint John Regional Hospital found there were 106 all-terrain vehicle related admissions during the study period. All-terrain vehicle related admissions to the ICU (45) cost the Saint John Regional Hospital approximately $128,297.00 for ICU costs, and it was estimated that seven (7) patients, who would require long term, ongoing care could cost the Province in the range of $10.5 to $28 million.

A common and recurring theme in submissions and presentations to the ATV Task Force was the issue of all-terrain vehicles illegally accessing private and public property; creating a nuisance, safety hazard, or causing serious property and environmental damage. One of the concerns of the Task Force is the level of frustration expressed by property owners in this regard and the potential for physical altercations that may occur as a result of venting these frustrations.

With the increase in sales of all-terrain vehicles in New Brunswick, there has also been an increase in the number of reported accidents, approximately 75% from 1996-2000. New Brunswick mean rates/100,000 for all-terrain vehicle hospitalizations based on age group surpassed the national mean rates for every age group. The highest mean rate/100,000 was for the 15-19 age group at 28.9. Canadian and U.S. studies revealed the following risk factors associated with off-road vehicle use: excessive

speed, improper apparel and non-use of helmets, inexperience, and alcohol abuse.

In addition to trespass and public safety concerns, all-terrain vehicles allow access to areas of the province that are not normally accessible by other motorized means of transport. This has a negative impact on the environment, fish and wildlife, and private property owners. Concerns and issues with respect to all-terrain vehicle use in the following areas were identified : agricultural/woodlot lands, coastal zones, endangered species, highway rights-of-way, noise and dust pollution, protected areas, sensitive areas, surface water, utility corridors, watercourses and wetlands.

The increased use of all-terrain vehicles is also raising concerns about the increased opportunities for incidents of crime, trespass on private property and confrontations with private landowners and other recreational users. RCMP calls for service for the *All-Terrain Vehicle Act* steadily increased by approximately 103.9% from 1995-2000 and 159.1% over the last four years (1996-2000). The Department of Natural Resources and Energy (DNRE) reported 660 violations of the *All-terrain Vehicle Act* for the 2000-2001 fiscal year, of which 606 were warnings. However, this data is skewed by the special snowmobile enforcement of the new mandatory trail permit legislation.

DNRE however, feels that this data is incomplete and is not a true measure of the extent of illegal activity related to all-terrain vehicle use. It is felt that enforcement personnel do not have the support of the legislation, the manpower, and/or the appropriate equipment to be able to effectively ensure compliance by all-terrain vehicle operators. Municipal Police and Canadian Wildlife Service reported similar enforcement challenges.

DNRE and the RCMP each considered the types of enforcement needs and proposed enforcement models. DNRE determined that if they were to assume responsibility to provide an adequate level of trails and environmental enforcement, they would require a total of twelve (12) additional FTE (full-time equivalent) positions to be distributed within four (4) regions. The RCMP, in an effort to determine a minimum service delivery model for a continuous, proactive and hands-on approach to enforcement on provincial trail systems proposes the following: a Provincial Trail Coordinator and Trail Enforcement Coordinator positions. Both agencies note however, the added pressures that the Task Force's recommendations and the Government's response will have cannot be determined at this time.

Several submissions and presentations to the ATV Task Force argued that there is a need to make legislative and/or regulatory amendments to provide peace officers with the necessary tools for enforcement. In addition to the Criminal Code and other Federal legislation, several Provincial Laws are currently used for enforcement purposes relative to the operation of all-terrain vehicles and protection of the environment.

As a result of the submissions and presentations to the Task Force regarding the broad range of issues and concerns with all-terrain vehicle use, most Task Force members and presenters recognized the need for an approved all-terrain vehicle trail network. This would provide recreational all-terrain vehicle owners with a place to operate their vehicles legally, without impact to the environment and landowners, and reduce conflict with other trail system users.

The Task Force received and considered in excess of one hundred recommendations. A consensus-based approach was taken in arriving at key recommendations. The areas of intervention that were determined to be most practical in reducing the impact of all-terrain vehicle use fall into seven areas: public safety, environmental protection, enforcement, legislation, trail networking, education, and funding. Some of the recommendations can be achieved in the immediate future, however some will require further investigation by Government to determine their feasibility.

The Stakeholders strongly agree that the issues identified in this Report relative to all-terrain vehicle use in the Province of New Brunswick have been ignored by Government for far too long. They also agree that none of these areas by themselves will provide a solution to the problems identified, consequently the recommendations are numbered for ease of reference only. It is very important that Government consider the recommendations as a package, as by themselves they will not make a significant impact or be a credible solution. Following is a summary of the final recommendations of the ATV Task Force:

SUMMARY OF FINAL RECOMMENDATIONS

1. That the New Brunswick Government encourage the development of a private Trails and Greenways Authority.

2. That any program developed as an outcome of this Task Force should be developed with the appropriate performance measurement indicators to allow for evaluation.

PUBLIC SAFETY

3. That youth between the ages of 14 and 16 years be required to obtain an all-terrain vehicle learner's permit, for which they must have parental permission. The learner's permit should only be obtained under the following conditions:

- must successfully complete a mandatory Canada Safety Council approved training course;
- must be supervised at all times by a parent or legal guardian who has successfully completed a Canada Safety Council approved training course and has a valid drivers license; and
- the size of the all-terrain vehicle being operated cannot exceed the size recommended for their age by the manufacturer.

4. That everyone 16 years of age and older be required to have a valid drivers license, with an additional class being added for all-terrain vehicles, and to successfully complete a mandatory Canada Safety Council approved training course, to be completed within three years of this provision being enacted.

Considering the volumetrics relative to the number of persons that would have to be CSC trained within three years of this provision being enacted, the Task Force could not reach consensus on grandfathering current all-terrain vehicle operators. It is recommended that Government should give further consideration to who should receive mandatory training.

5. That there be a requirement for mandatory personal liability insurance for all-terrain vehicles, unless the vehicle is being operated on land owned by the operator.

6. That no person shall operate an all-terrain vehicle unless it is equipped with appropriate headlamps and tail lamps, which must be in continuous operation.

7. That the original equipment regulating noise level on off-road vehicles should not be removed or replaced, recognizing there might need to be an exception for those vehicles used in connection with special all-terrain vehicle events.

8. That in New Brunswick, number plates should be standardized with lettering being consistent with the lettering and number plates used on all other motor vehicles, and mounted on the front and rear of the all-terrain vehicle.

9. That the Province of New Brunswick explore with other jurisdictions the feasibility of a standardized plate for all-terrain vehicles across Canada.

10. That no operator of an all-terrain vehicle shall carry a passenger or occupant when operating an all-terrain vehicle in the Province of New Brunswick unless:

    a) the vehicle is designed and equipped by the manufacturer to carry more than one person; or

    b) the person other than the operator rides on a seat attached to the vehicle that is designed or endorsed by the manufacturer of the vehicle upon which it is attached.

11. That a specific education and enforcement effort be developed and implemented immediately to reduce accidents and prohibit the use of all-terrain vehicles as "on-road" vehicles.

12. That an All-Terrain Vehicle Safety Committee be established with the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. and other stakeholders to coordinate and promote education and awareness initiatives.

13. That the Department of Health and Wellness work with the Health Care Corporations to collect and record data province-wide with respect to off-road vehicle accident injuries, emergency room visits, hospitalizations, and health care costs, being able to report on each type of off-road vehicle separately.

ENVIRONMENTAL PROTECTION

14. That the Province of New Brunswick restrict new trail development in potable watershed areas and potable wellfield areas.

15. That the Province of New Brunswick restrict new trail development in environmentally sensitive areas, having consideration for wetlands, wildlife, fish populations, natural areas, rare, endangered and threatened species, and coastal habitat.

16. That all-terrain vehicle use be legally restricted to designated trails, with legitimate exceptions, i.e., for enforcement, employment, search and rescue, fire suppression.

17. That an information and education program be developed with respect to environmental consequences as a result of all-terrain vehicle use.

ENFORCEMENT

18. That a dedicated enforcement program be developed and delivered with a mandate to act on the recommendations of the ATV Task Force.

19. That the Province clearly identify which agency (municipal, regional or provincial) has the lead in terms of enforcement of all legislation dealing with the issues identified by the ATV Task Force.

20. That enforcement agencies collect data with respect to violations committed in the operation of off-road vehicles, in order to more accurately assess enforcement results.

21. That a training program be developed and delivered to enforcement personnel which should include, but not be exclusive to, operator safety, environmental issues and legislation.

LEGISLATION

22. That the Province review the adequacy of the *All-Terrain Vehicle Act* and update it so that it is compatible with other relevant legislation.

23. That the Province review all existing Provincial legislation and policies as they apply to off-road vehicles and the issues brought to the Task Force.

24. That the Province define an all-terrain vehicle in legislation in order to recognize its unique operating characteristics versus snowmobiles and other off-road vehicles, taking into consideration appropriate size and weight restrictions.

25. That the Province examine and amend as necessary the definition of the term highway in the *All-Terrain Vehicle Act* to facilitate trail development.

26. That the Province consider granting municipalities, municipal authority to enact by-laws with respect to the use of highway right-of-ways within their boundaries.

27. That the Province enact new legislation to provide law enforcement agencies with the appropriate tools to effectively deal with the problems created by all-terrain vehicle use, including but not limited to the following:

    a) allow for the issuance of tickets for all offences;

    b) penalties that are a meaningful deterrent;

    c) ensure that all penalties under this Act are linked to an operator's motor vehicle drivers license;

    d) an off-highway vehicle operated in violation of this Act may be immediately impounded by a law enforcement officer;

    e) require an owner of a vehicle to provide the name and address of an operator of a vehicle alleged to have committed an offence; and

    f) link the responsibility for the operation of an off-highway vehicle in violation of this Act, to the parent or legal guardian of individuals under 19 years of age.

TRAIL NETWORKING

28. No person shall operate an all-terrain vehicle in the Province of New Brunswick without the documented permission of the landowner.

29. No person shall operate a motorized vehicle on lands not owned by the operator or owner of the vehicle or on any trail or non-highway road that is restricted to pedestrian or animal travel. A person is guilty of unlawfully operating a vehicle on a trail if he operates any motorized vehicle on a walking, hiking, bicycling, snow walking, cross country skiing, or equestrian trail, including but not limited to the Sentier NB Trail, Trans Canada Trail and International Appalachian Trail, without the documented permission of the landowner.

30. No person shall operate a motorized vehicle other than a snowmobile on lands which are managed snowmobile trail as defined in the Act, unless that use has been authorized by the New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc., or unless the use is necessitated by an emergency involving the safety of persons or property.

31. The designation/approval process for trail development should take into consideration appropriate standards, planning, environmental protection and public safety.

32. Standardized province-wide identification and mapping systems should be developed for all-terrain vehicle designated trails.

33. That the following areas be explored for use as part of an all-terrain vehicle trail system with appropriate planning and the documented permission of the landowner:

    a) utilities/easements;

    b) highway rights-of-way;

    c) Crown lands;

    d) Private lands;

    e) Federal lands;

    f) Corporate lands;

    g) private rail lands; and

    h) First Nations lands.

EDUCATION

34. That programs and initiatives be developed and delivered to address the education/training needs as identified above.

35. That manufacturers/dealers should be encouraged to promote the legal, safe and environmentally responsible use of all-terrain vehicles through their marketing and promotion advertisements.

FUNDING

36. That sufficient funding be provided for the above purposes and that Government and the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. consider the following means and/or any other means to secure the necessary funding:

    a) increase in registration/license fees;

    b) trail development rebate;

    c) trail pass;

    d) levy at point of sale;

    e) surcharge on convictions;

    f) all-terrain vehicle industry/manufacturer support.

37. Considering the immediate need for an adequate level of enforcement, that Government give priority to funding for the development and delivery of a dedicated enforcement program with a mandate to act on the recommendations of the ATV Task Force.

38. Considering the immediate need for trail development, that a trail development fee be added to the registration fee and refunded to the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc.

39. In addition to any funding that may be forthcoming from a registration rebate, that Government encourage the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. to explore other means for funding, including but not limited to:

    a) Private grants or donations;

    b) Municipal/Local Service Districts contributions.

1. INTRODUCTION

Public Safety Minister, the Honourable Milton Sherwood, announced the establishment of an All-Terrain Vehicle (ATV) Task Force on November 30, 2000. The announcement was one of the commitments made by government in the Throne Speech to encourage safe and environmentally responsible use of all-terrain vehicles.

A number of factors contributed to the call for the establishment of the Task Force. One such factor was the increased number of deaths associated with all-terrain vehicle accidents in New Brunswick; in 1999-2000 there were six (6) all-terrain vehicle related fatalities.

At present, the places where all-terrain vehicles may legally operate are very limited. The *All-Terrain Vehicle Act* prohibits all-terrain vehicle operation on or within 7.5 metres of any roadway or place that is used by motor vehicles. All-terrain vehicles are not allowed on the multi-purpose Sentier New Brunswick Trail (SNBT), leased New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc. (NBFSC) trails on Crown land or other managed trail system, and have limited authorized access to private land. The unauthorized use of all-terrain vehicles in these areas is a growing problem.

The increased use of all-terrain vehicles is also raising concerns about damage to the environment, greater exploitation of fish and wildlife, the threat to sensitive areas, endangered species and/or their habitat, increased opportunities for incidents of crime, trespass on private property and confrontations with private landowners and other recreational users. These concerns, in turn, generated a call for enhanced levels of enforcement, education and awareness.

Terms of Reference (Attachment A) were prepared and adopted by the ATV Task Force indicating that a final report to government would be submitted in June 2001. The mandate of the Task Force was as follows:

> *The ATV Task Force is mandated to discuss and make recommendations on the following issues: public safety, trail networking, environmental impact and legislative changes.*

The Department of Public Safety was the lead Department for the purpose of the Task Force and provided all necessary support to facilitate the research and production of the final report. Mr. Michael Connolly, Assistant Deputy Minister, Safety Services Division was selected as Chairperson.

A number of non-government organizations and government departments were approached and appointed a representative from their respective areas to participate on the ATV Task Force (see Attachment B for a list of members). Other organizations, as well as the general public were also invited to express their concerns and make recommendations to the Task Force.

2. METHODOLOGY

CLARIFICATION OF TERMS

As defined by the New Brunswick *All-Terrain Vehicle Act*, an all-terrain vehicle means:

> *"any motor vehicle designed or adapted for off-road use and includes dirt bikes, dune buggies, motorized snow vehicles and amphibious machines but does not include any vehicle which is designed for use and is being used in agriculture, forestry, mining or construction, any vehicle registered under the Motor Vehicle Act or any vehicle exempted from the application of this Act by regulation."*

The primary focus of this Task Force in preparing this Report, is on 3[1] and 4 wheel all-terrain vehicles. Therefore, any reference to an all-terrain vehicle in this document is limited to these vehicles. Where the reference is meant to be inclusive of all vehicles defined as an all-terrain vehicle in legislation, it will be clearly indicated or the term off-road vehicle will be used.

INPUT TO THE TASK FORCE

Each member of the Task Force was asked to solicit input from their respective department or constituents and present them by way of verbal and/or written submissions. The Terms of Reference, which included the mandate of the ATV Task Force, were utilized by members of the Task Force to facilitate communication and to solicit input from their membership. The Chairperson requested formal presentations from members of the Task Force when necessary.

Public input was solicited by way of news releases that were posted on the Communications New Brunswick (CNB) website on two separate occassions, November 30, 2000 and March 2, 2001. Public input could be received in writing through the following means: fax, e-mail, or by making submissions to the Chairperson, Department of Public Safety through regular mail. Between December 2000 and June 2001, 56 submissions were received, which represented the views of 94 individuals and/or organizations (see Attachment C for a summary of the issues, concerns, and recommendations as identified through these submissions). Each submission was acknowledged with a letter of appreciation from the Chairperson. Excerpts from these submissions will be used to reinforce and underscore the issues and concerns identified in this report, however the name(s) of the author will be withheld to protect their identity and privacy.

In addition to the organizations that were invited to make a presentation to the Task Force, a number of other organizations made requests directly to the Chairperson to present information and recommendations. The Task Force members specified that each presentation should be accompanied by a formal written submission. Attachment D acknowledges a list of organizations and departments, including Task Force members that gave formal written and/or oral presentations over a number of meetings.

The ATV Task Force met on nine (9) occasions between December 2000 and June 2001. In addition, a recommendations sub-committee met on one occassion. This Report is a summary of stakeholder consultation, research, presentations and submissions received from stakeholders and the general public who have a direct interest in the issues being addressed by the Task Force. However, it is not intended to be a comprehensive analysis of all issues relative to all-terrain vehicle use given the time frame alloted for completion of the study.

The Task Force received and considered in excess of one hundred recommendations with respect to all-terrain vehicle use in New Brunswick. The recommendations are categorized into seven broad areas: public safety, enviromental protection, enforcement, legislation, trail networking, education, and funding. A consensus based approach was taken in arriving at key recommendations under each heading that the Task Force felt addressed the issues and concerns identified by participants, stakeholders and the general public.

[1] *It is recognized that the sale of 3-wheel all-terrain cycles is banned in Canada, however that does not preclude that there are individuals who still own such vehicles.*

3. OVERVIEW OF THE ALL-TERRAIN VEHICLE INDUSTRY

The all-terrain vehicle was first developed in Japan as a farm-to-town vehicle in isolated, mountainous areas as during spring thaws and the rainy season roads were often impassable with other vehicles. All-terrain vehicles soon became a recreational vehicle providing transportation to areas inaccessible by other motorized means of transportation. When the all-terrain vehicle first appeared in the United States in the 1970's, it was promoted and sold as a recreational vehicle[2].

All-Terrain Vehicle Manufacturers and Dealers

There are six (6) non-Canadian manufacturers of all-terrain vehicles including Arctic Cat, Honda, Kawasaki, Polaris, Suzuki and Yamaha. Bombardier, a Canadian company, also manufactures all-terrain vehicles. In the Province of New Brunswick, there are sixty-four all-terrain vehicle dealers.

REGISTRATIONS

The New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. (NBATVF) produced a document titled "Sales, Revenues and Trends" using data from the NB Department of Transportation, Canadian All-Terrain Vehicle Distributors Council (CATV) and Statistics Canada. This document included all-terrain vehicle versus snowmobile registrations and all-terrain vehicle sales per capita. For those provinces identified, New Brunswick had the highest unit sales per thousand population at 6.5 in 1998-1999.

A report compiled by the Department of Public Safety provided the number of new/exchange units, renewals and total all-terrain vehicle registrations. The number of new/exchange units registered increased by approximately 16.0% from 1997-1998 to 1998-1999, 25.7% from 1998-1999 to 1999-2000, 4.6% to 2000-2001, **with an increase of 52.4% from 1997-1998 to 2000-2001**. The number of renewals increased by approximately 14.6% from 1997-1998 to 1998-1999, 20.6% from 1998-1999 to 1999-2000, 10.7% to 2000-2001, **with an increase of 53.0% from 1997-1998 to 2000-2001**.

The total number of units registered (including new/exchange and renewals) shows an increase of 14.9% from 1997-1998 to 1998-1999, 21.8% from 1998-1999 to 1999-2000 and an increase of 9.3% from 1999-2000 to 2000-2001, **with an overall increase in all-terrain vehicle units registered**

Table 1

All-Terrain Vehicle Registrations

	New/Exchange		Renewals		Totals	
Year	Units	Dollars*	Units	Dollars*	Units	Dollars*
1997-1998	4,490	$73,762	15,005	$240,149	19,495	$313,911
1998-1999	5,207	$84,779	17,192	$275,018	22,399	$359,797
1999-2000	6,544	$106,006	20,735	$331,680	27,279	$437,686
2000-2001	6,842	$111,248	22,961	$367,286	29,803	$478,534

* *The dollar figure for New/Exchange includes the registration fee and new plate. The dollar figures for renewals include the registration fee only (may include new plate if needed).*

[2] *"Honda ATV History 101" (2000, April 14), ATV Connection Magazine [Online]. Retrieved 9/11/00 from the World Wide Web: http://www.atvconnection.com/editor/feature/atvhistory/hondahistory.htm*

from 1997-1998 to 2000-2001 of 52.9%. See Table 1 below:

While the registration of all-terrain vehicle units has increased by over 50 percent from 1997-1998 to 2000-2001, the percentage increase from 1999-2000 to 2000-2001 dropped compared to the percentage increase in registrations in the previous years; especially for the registration for new/exchange units.

The economic impact to the Province is significant as shown in the table above, however it would be much greater if the Harmonized Sales Tax revenue was added[3]. The table does not show the Harmonized Sales Tax collected on the sale of new all-terrain vehicle units or the Province's portion of the Harmonized Sales Tax, which represents 8% of the 15%.

PROFILE OF ALL-TERRAIN VEHICLE USE

The New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. (NBATVF) was incorporated in 1996 with a view towards promoting the safe and responsible use of all-terrain vehicles within New Brunswick. The number of recreational all-terrain vehicle riders who enjoy New Brunswick's provincial woodlands is now approaching 30,000. The NBATVF's role at the provincial level is to represent the interests of all all-terrain vehicle enthusiasts, ensuring that the sport continues to grow and is recognized as a safe and responsible form of all-season outdoor recreation.

The organization's executive committee consists of a President, a Vice President, an Executive Director, a Secretary, and a Director at large. The all-terrain vehicle community is subdivided into seven regions with each region having two volunteer directors.

There is currently 50 active clubs, of which 20 provide winter trail grooming.

Since there has not been a comprehensive study of all-terrain vehicle use in the Province of New Brunswick, provided for information purposes are some of the results of studies conducted in the Province of Québec and by the Consumer Product Safety Commission, Washington, DC relative to the profile of all-terrain vehicle use.

A 1996 study entitled « Étude sur le développement et la commercialisation touristique du Quad au Québec » reported on the Québec Quad activities[4]. At the time the Québec Quad structure consisted of 108 clubs and 23,000 members. It was estimated that there were between 185,000 to 225,000 quads in operation in Québec, of which nearly 148,000 were registered. At the time of the study, Québec had 14,127km of trails, of which 4,082km were accessible only in winter, and 7,260km only during the rest of the year.

The recreational Quad market in Quebec is based on two types of quadists:

- The excursionnists: all those quadists who absent themselves for more than two hours from their dwelling, without staying over night; and
- The tourists: those quadists who absent themselves and stay out for the night.

It was reported that 91,541 persons in Québec were recreational Quad owners or users. Quad enthusiasts made an average of 6.6 Quad trips per year with an average length of 4.6 days per trip. In the study, a number of deductions were made based on the profile of recreational quadists including the following:

- the socio-economic status of excursionnists and tourists is more or less equal; blue collar, age about 40; the tourist category has the edge revenue-wise (couples, before taxes);

[3] An attempt was made to obtain information from Service New Brunswick (SNB) and the Department of Finance with respect to tax collected on the sale of all-terrain vehicles in the province. However, their information systems record the collection of taxes under one account number and do not differentiate between tax collected from one motor vehicle to another.

[4] Zins Beaubesne & Associates, PLURAM (1996, July). Étude sur le développement et la commercialisation touristique du QUAD au Québec, Fédération québécoise des club: motocyclistes associés (F.Q.C.M.A.). As opposed to using the term all-terrain vehicle, the Québec study referred to above utilizes the following terms to refer to 3 and 4 wheel all-terrain vehicles, 3 and 4 wheel all-terrain vehicle owners and operators, and 3 and 4 wheel all-terrain vehicle activities: quad, quadists and quadding.

- they have been quad adept for six (6) years at least – slightly more in the tourist category;
- they travel usually in pairs or in groups of less than five (5);
- four (4) quadists out of ten (10) carry a passenger;
- summer is the preferred season [68% of the time; winter, however, is preferred by federated members (69% of the time)];
- the excursionnists spent more time quadding annually;
- quadists do not travel outside of Quebec.

In 1998, the Consumer Product Safety Commission, Washington, DC completed exposure surveys on all-terrain vehicle use to provide a description of current usage patterns[5]. Some of the results from this survey are as follows:

- 14% of all-terrain vehicle drivers are children under the age of 16 years;
- almost two-thirds of drivers are male;
- the mean level of driver experience is 9.6 years;
- 11% of drivers reported participating in an organized training program, another 12% said they had received some training by all-terrain vehicle dealers or sales people;
- 23% of drivers reported never carrying passengers;
- 35% of drivers reported always wearing a helmet, 32% reported never wearing a helmet.

EMPLOYMENT USE

It is recognized that a number of government and non-government organizations and individuals utilize all-terrain vehicles in a work related capacity. The 1998 exposure survey conducted by the Consumer Product Safety Commission cited above found that 74% of all-terrain vehicle users reported some non-recreational use, including farming or ranching, household chores, and occupational or commercial tasks. A submission received by the Task Force with respect to non-recreational use of an all-terrain vehicle expressed the following viewpoint:

> *"Since the development of the [all-terrain vehicle], trappers from all parts of New Brunswick have found this to be an indispensable tool in reaching remote and not so remote areas of their traplines on both Crown and freehold lands. We therefore would be very seriously opposed to any regulations which would restrict the trappers use of [all-terrain vehicles] when carrying out lawful [fur harvesting] activities."*

Consideration has been given to such uses when identifying recommendations.

USE AS AN OUTDOOR RECREATIONAL ACTIVITY

One submission to the Task Force stressed the importance of the use of all-terrain vehicles as a recreational activity and stated that "the uses are as varied as the imagination of the operator". In 1996, a survey on the importance of nature to Canadians was conducted (referred to as the Nature Survey)[6].

The Nature Survey drew on a partnership of 16 federal, provincial and territorial agencies and examined the popularity of nature-related recreational activities to Canadians. This included the percentage of Canadians participating in 17 specified outdoor activities in 1996, including off-road vehicle use, by province or territory of residence. Table 2 is based on the New Brunswick and National rates of participation in these 17 nature-related recreational activities:

[5] *Consumer Product Safety Commission. "All-Terrain Vehicles; Comment Request- -Proposed Resolution". [Federal Register: September 9, 1998 (Volume 63, Number 174)], [Notices], [Page 48199 – 48204]. From the Federal Register Online via GPO Access [wais.access.gpo.gov], [DOCID: fr09se98 – 46].*

[6] *Federal-Provincial-Territorial Task Force on the Importance of Nature to Canadians (1999). "The Importance of Nature to Canadians: Survey Highlights". (Cat. No En 47-311/1999E). Ottawa, ON: Published by authority of the Minister of Environment. Also available on the Internet on Environment Canada's Green Lane: http://www.ec.gc.ca/nature/survey.htm*

Table 2

Participation Rates in Nature-Related Recreational Activities

Activity	NB Rate (%)	National Rate (%)
Relaxing in an outdoor setting	32.0	32.4
Sightseeing in natural areas	30.1	31.1
Picnicking	25.5	26.0
Swimming / beach activity	23.0	23.7
Camping	19.9	18.8
Hiking / backpacking	16.5	18.5
Photographing in natural areas	13.9	15.9
Gathering nuts, berries, firewood	12.6	11.0
Canoeing / kayaking / sailing	10.2	9.9
Power boating	5.5	9.3
Cycling in natural areas	7.3	8.6
Downhill skiing	2.3	4.7
Climbing	3.5	4.3
x-country skiing / snowshoeing	2.8	3.5
Off-road vehicle use	**5.2**	**3.4**
Snowmobiling	3.3	2.5
Horseback riding	1.0	1.6

ECONOMIC IMPACT OF RECREATIONAL ACTIVITIES

Economic Impact Québec Study, 1996

The economic impact of Quad activity in Québec was $32.4 million from taxation revenues in 1995, of which $12.2 million came from licensing and sales and $20.2 million came from use of vehicle (90% came from recreational and tourist activities).

The tax revenue for Québec was calculated from three basic Quad activities (utilitarian, recreational and touristic), as well as from the cost of using some trail maintenance equipment. The data obtained from the Fédération Québécoise des Clubs Motocyclistes Associés (F.Q.C.M.A.) and the Canadian Council of All-Terrain Vehicle Distributors indicated that, in total, quadding injected $163 million dollars into the economy in various areas of Québec.

It was concluded therefore, that the increasing level of Quad spending from Québecers, combined with the contributions from quaddists from elsewhere, would no doubt bolster the economy of Québec in the years to come[7].

Economic Impact Nature Survey, 1996

The 1996 Nature Survey cited in Table 2 on the importance of nature to Canadians sampled approximately 87,000 Canadians 15 years of age and over. A second report based on the results of this survey focused on the economic significance of nature-related activities[8]. The report also incorporated the results of an American survey on spending by U.S. visitors to Canada for nature-related activities.

[7] *See footnote number 4 for reference.*

[8] *Federal-Provincial-Territorial Task Force on the Importance of Nature to Canadians (2000). "The Importance of Nature to Canadians: The Economic Significance of Nature-Related Activities". (Cat. No En 47-312/2000E). Ottawa, ON: Published by authority of the Minister of Environment. Also available on the Internet on Environment Canada's Green Lane: http://www.ec.gc.ca/nature/survey.htm. This survey was designed to derive reliable estimates of nature-related activities among Canadians by sampling a portion of that population. The data included in the tables and figures are estimates drawn from that sample. In general, the reliability of any of the estimates depends on an adequate number of Canadians with all relevant characteristics being included in the sample. The statistical reliability of all estimates in the tables and figures were assessed by examining the sampling variability of each estimate. Most estimates meet Statistics Canada criteria for a sufficiently low level of variability to be used with confidence.*

The results of these surveys show that Canadian residents and U.S. visitors spent $11.7 billion on nature-related activities in Canada during 1996. The report examined the economic impacts of these expenditures for Canada and the provinces/ territories in terms of contributions to GDP, jobs sustained, and tax revenues. Since there has not been a comprehensive economic impact study of recreational all-terrain vehicle use in New Brunswick, some of the results of this economic impact study will be reported for information purposes.

During the study period (1996), $11.0 billion was spent by 20 million Canadians in the pursuit of nature-related activities during special trips or around their homes. Of the total expenditures 28.4 percent was spent on equipment used primarily for nature-related activities, 23.5 percent was spent on transportation, 18.4 percent was spent on food, 12.7 percent on accommodation and 5.8 percent on other items such as entry fees. Other nature related activities accounted for the remaining 11.2 percent.

Canadians spent $7.2 billion on outdoor activities in natural areas. For the purpose of the survey, outdoor activities were defined as trips taken to natural areas such as forests, water bodies and other areas for the main purpose of participating in one or more of the 17 activities previously identified. They also spent $1.3 billion for wildlife viewing, $1.9 billion for recreational fishing, over $800 million for hunting, and $1.2 billion for other nature-related activities including contributions to nature-related organizations, sustaining land for conservation and residential wildlife-related activities[9].

A survey conducted by the U.S. Fish and Wildlife Service estimated that U.S. visitors to Canada spent over $700 million on two nature-related activities: wildlife viewing and recreational fishing.

Nationally, the estimated economic impact from the $11.7 billion spent in Canada on nature-related activities led to contributions of $17.3 billion to gross business production and $12.1 billion to Canada's gross domestic product (GDP). Further, $5.9 billion in personal income was generated by the 215,000 jobs that were sustained by this economic activity, as well as $5.9 billion in government revenue from taxes.

The survey shows that New Brunswick residents spent a total of $208.2 million on nature-related activities in 1996. Of this, $116.4 million was spent on outdoor activities in natural areas, as well as $26.2 million on wildlife viewing, $44.0 million on recreational fishing, $32.6 million on hunting wildlife and $32.6 million on other nature-related activities[10].

Of the total expenditures approximately $56.9 million (27.3%) was spent on equipment used primarily for nature-related activities, $49.3 million (23.7%) was spent on transportation, $37.7 million (18.1%) on food, $20.4 million (9.8%) on accommodation, and $11.3 million (5.4%) on other items such as entry fees. Contributions to nature-related organizations, sustaining land for conservation and residential wildlife-related activities accounted for the remaining $32.6 million (15.7%).

[9] *Expenditures will not add up to $11.0 billion, as the expenditures for wildlife viewing, recreational fishing and hunting are for main and secondary activities combined. That is, if off-road vehicle use is the main activity and wildlife viewing the secondary activity, it is impossible to add up the expenditures without some duplication.*

[10] *Again, the expenditures will not add up to $208.2 million for the same reason stated in footnote number 9.*

The survey reports that the estimated economic impact for New Brunswick residents from participation in nature-related activities led to contributions of $193 million to the provincial gross domestic product (GDP), and supported 3,800 jobs. Further, local and provincial levels of government received $61 million in revenue from taxes.

As a local example, a submission received by the Task Force from an individual who has been running all-terrain vehicle tours in New Brunswick since 1985, and Newfoundland since 1993 will attest to the economic value provided by the sport.

"I do [all-terrain vehicle] tours and a few Snowmobile Excursions for as we all know that it's a very short season and not dependable at all but profitable for quite a few. Now on the other hand our [all-terrain vehicle] season is much [much] longer and a lot more dependable especially if [you're] doing any long range planning. I already have all my bookings confirmed for [all-terrain vehicle] tours across Newfoundland for the upcoming year and the one and only tour that I'll be doing in New Brunswick... I'm bounded to do more in the province but I don't want to push my luck or beg people like I did for years so I guess I'll just pack my bags and go to Newfoundland and leave approximately Two Hundred Thousand Dollars behind which they bend over backwards for."

There are also special weekends organized by ATV clubs in the Province that have a significant economic impact on the area. The economic impact of the 2000 ATV Jamboree was significant for the Sussex area.

It can be concluded that significant economic value is derived from participation in nature-related recreation. New Brunswick residents have shown a great interest in nature-related recreation, surpassing the national participation rates in a number of areas. However it should be noted that off-road vehicle use contributes only a small proportion of this very important economic activity but has the potential to inflict considerable damage to natural areas, negatively impacting on how they are currently being enjoyed for other nature related activities.

HEALTH CARE COSTS

Department of Health and Wellness

The Department of Health and Wellness reported a significant number of inpatients and day surgery patients related to all-terrain vehicle accidents (see Attachment E). The Department reported the relative cost to the Province related to these injuries as $252,378 for the year 1998-1999 and $340,888 for the year 1999-2000. The actual cost of injuries cannot realistically be monitored because of the many different types of treatments available to an injured person.

The relative cost is not a true dollar amount but rather a cost assigned which is calculated using a specific relative measure of expected patient resource utilization multiplied by a dollar value assigned by Hospital Services, Department of Health & Wellness.

Retrospective Review of Trauma Data Bank: all-terrain vehicle related admissions

A retrospective review of the trauma data bank on all-terrain vehicle related admissions was conducted by Dr. S. Walling, a neurosurgeon at the Saint John Regional Hospital, a Tertiary Care Facility. The purpose of the review was to describe the nature and severity of head and spine injuries sustained from all-terrain vehicle use. The results of this review were provided to the Chairperson of the ATV Task Force and permission was granted to use them in the report.

An overview of the health care costs will be addressed in this section, with a more in-depth presentation of the nature and extent of the injuries being addressed in the section on Public Safety.

The Saint John Regional Hospital[11] had 106 all-terrain vehicle related admissions, 45 of which were admitted to the intensive care unit (ICU), during the study period (March 1998 to April 2000). It was acknowledged that it was difficult to determine direct or an indirect cost, as the hospital does not track individual costs, only averages. However, they were able to determine that all-terrain vehicle related admissions to the ICU added up to 139 days. The average cost for an ICU bed, excluding operating room costs and investigations, is $923/day. All-terrain vehicle related admissions to the ICU therefore, cost the Saint John Regional Hospital approximately $128,297.00 for ICU costs alone.

Further, the author cites research whereby it is estimated that the lifetime cost for the care of a spinal cord injured patient in Canadian dollars is between $1.5 and $4 million. It is also thought that this estimate would apply to those who have suffered a severe head injury. Of the all-terrain vehicle related admissions, a conservative estimate indicated that there were 2 spinal cord injuries and 5 severe head injuries that would require long term, ongoing care and these individuals will likely never return to the work force. It was estimated that these 7 patients alone could cost the Province in the range of $10.5 to $28 million.

[11] *Note that this data represents ATV related admissions to the Saint John Regional Hospital only and is not to be interpreted as provincial data.*

4. ISSUES AND CONCERNS WITH ALL-TERRAIN VEHICLE USE

TRESPASS ON PRIVATE AND PUBLIC PROPERTY

A common and recurring theme in submissions and presentations to the Task Force was the issue of all-terrain vehicles illegally accessing private and public property; creating a nuisance, safety hazard, or causing serious property and environmental damage. Trespass on the Sentier NB Trail, where the use of an all-terrain vehicle is prohibited, was a primary issue of concern for a number of people as can be demonstrated through the following quote from a submission to the Task Force:

> *"This letter is a request to alter the Sentier NB Trail because of an incident regarding myself and my children...an [all-terrain vehicle] whipped by us in a cloud of dust spewing gravel all over my children (ages 2 and 4) and myself...after speaking to the RCMP...Department of Natural Resources, the Health and Safety Commission, my local MLA, the Department of Public Safety...the information I obtained from all of these offices was that even though this individual was breaking a law by being on the Trail I could not do anything to keep him off the trail in the future".*

One of the concerns of the Task Force is the level of frustration expressed by property owners in this regard and the potential for physical altercations that may occur as a result of venting these frustrations if nothing can be done to curb these illegal activities.

Concerns with respect to trespass and damage to property were also expressed in the report of the Wood Theft Working Group titled "*Theft and Trespass: Impact on Landowners and Industry*" (2000)[12]. As a result of the growing problem of theft of wood from private woodlots and trespass problems/damage to woodlots and farms, the Wood Theft Working Group was established by Government in May 2000. A final report and recommendations were presented to Government in October 2000, and released to the public in February 2001.

The findings of the Working Group identified a serious and growing problem of theft of wood from Crown and private lands resulting in a loss of millions of dollars, inclusive of trespass and damage to private and agricultural lands and/or property. The findings also indicated a basic outright disrespect for the law and property rights throughout the province.

Stakeholders involved in the Wood Theft Working Group expressed concern that incidents of theft, trespass, vandalism, and damage to property and lands are facilitated by the increased use of all-terrain vehicles. It was also noted that there is no specific provision in the *All-Terrain Vehicle Act* that makes it an offence to operate an all-terrain vehicle on private property without the landowners permission. Landowners expressed frustration with the decline in respect for their property and fear of violent confrontations as they attempt to police their properties themselves. Indeed, it was reported to the Wood Theft Working Group that some landowners have begun to carry firearms.

A number of recommendations were presented to the Ministers of Justice, Natural Resources and Energy and Public Safety in the areas of enforcement, legislation, education and prevention, some of which addressed all-terrain vehicle use. In order not to prejudge the outcome of the work of the ATV Task Force, those recommendations with respect to all-terrain vehicle use specifically were deferred to the ATV Task Force for their consideration (see Attachment F).

[12] *The Report is available Online at http://www.gnb.ca/ps-sp/ or http://www.gnb.ca/0078/index.htm*

In addition to trespass and the resulting damage on woodlots and farms, a submission was received from the New Brunswick East Coast (NBEC) railway with respect to all-terrain vehicle trespass on their property. This short-line railway operates a line from Campbellton to Moncton with a right-of-way of a minimum of 50 feet (15.2 metres). All-terrain vehicles illegally run along their property and cross the tracks at various locations.

While all-terrain vehicle trespass is a problem, the most serious problem as identified by NBEC is the operation of all-terrain vehicles parallel to the tracks along or near the ends of the "ties". The continuous running of vehicles wears down the structure of the system by weakening the soil. Once the soil along the tracks is weakened, the lateral forces caused by the weight of the train causes movement of the tracks. This creates a serious situation that if not found and rectified, could cause a train derailment.

The Department of Transportation identified a similar problem with their highway rights-of-way wherein all-terrain vehicles illegally operating along highway shoulders and foreslopes have severely rutted these components of the highway infrastructure, creating enviromental problems and a safety hazard for the motoring public.

The Maritime Road Development Corporation (MRDC) also provided a submission to the ATV Task Force with respect to the operation of all-terrain vehicles (all-terrain vehicles, snowmobiles, dune buggies, dirt bikes, etc.) on the Fredericton-Moncton Highway Project (F-MHP). MRDC staff have observed the use of all-terrain vehicles on the facility corridor, on both the open and under construction segments, and they expressed concern over some of the safety and environmental aspects of all-terrain vehicle operation on the highway corridor. The safety aspects will be addressed in this section whereas the environmental aspects will be addressed elsewhere in the document.

MRDC advised that they wrote to the Province in 1999 outlining their concern with sections 16 and 17 of the *All-Terrain Vehicle Act*. Section 16 prohibits the operation of an all-terrain vehicle within 7.5 metres of the traveled portion of a highway. However, notwithstanding section 16, section 17 includes provisions whereby an all-terrain vehicle may be driven across any roadway. It is MRDC's opinion that these are dangerous practices on a high-speed traffic corridor and should not be permitted. Several reasons cited as support for this position in their submission included the following:

- "The design speed of the F-MHP is 120kph, and the clear zone requirements for the highway is 10.0 m to either side of the traveled lanes. The clear zone provides for the protection of errant vehicles leaving the highway and within this zone no fixed objects are allowed without guardrail or a crash attenuation device. Presently, [all-terrain vehicles] are legally allowed to operate within the clear zone."
- "While the posted speed of the F-MHP is 110kph, it is well known that the average speed is significantly higher and that commonly vehicles exceed speeds of 140kph. At these speeds, highway vehicles traverse the length of a soccer field in under three seconds. The distance required for a vehicle to safely adjust their speed, stop or maneuver their vehicle to account for an unexpected [all-terrain vehicle] crossing is nearly 500 [metres] under ideal conditions, during reduced visibility this distance is significantly longer."

- "While users of the F-MHP are varied, a high percentage are tourists who are unfamiliar with the facility and typically would not expect to encounter [all-terrain vehicles] crossing or using the facility as most other road authorities prohibit these maneuvers on high speed freeways."
- "The operation of [all-terrain vehicles] at night facing oncoming traffic is a disturbing situation along the F-MHP. Lights from the [all-terrain vehicles] when facing oncoming highway traffic are disorienting to drivers and can disrupt driver visibility. This is of particular concern in non illuminated areas of the F-MHP due to the time required for the drivers eyes to readjust to the ambient light levels. This becomes even more of a concern to drivers who are unfamiliar with the highway."

PUBLIC SAFETY

With the increase in sales of all-terrain vehicles in New Brunswick, there has also been an increase in the number of reported accidents. In the calendar year 1996 there were 40 snowmobile accidents recorded along with 87 accidents involving other all-terrain vehicles. In calendar year 2000, 48 snowmobile accidents were reported, and there were 153 accidents involving other all-terrain vehicles, an increase of approximately 75% from 1996 (see Table 3 below).

One of the more disturbing facts from the accident reports was that only about 12% of the snowmobile and other all-terrain vehicle accidents are actually occurring on recognized trail networks, whereas

over half of the accidents are occurring along public highways. This points to a serious safety problem with off-road vehicles (snowmobile and all-terrain vehicles) illegally operating off-trail, along highways, roads, and on private property, as demonstrated by the following comment from a public submission:

> *"Yes, [all-terrain vehicles] are trespassing on private property in this community, and travel public roads with impunity."*

A closer look at the accident reports for 2000 indicated that almost 60% of the snowmobile and other all-terrain vehicle accidents involved losing control of the vehicle, falling off, flipping, overturning, or striking a fixed object. However, 28% of the accidents involved a collision with a parked or moving motor vehicle, 11% of the accidents involved collisions with another off-road vehicle, and close to 2% of the accidents involved collisions with pedestrians. These accident statistics again reinforce what the Task Force has heard regarding the many reports of illegal and dangerous operation of all-terrain vehicles in the province.

Table 3

Accident Statistics[13]

Year	Snow Vehicle	All Terrain Vehicle	Total
1996	40	87	127
1997	72	68	140
1998	44	85	129
1999	39	118	157
2000	48	153	201

[13] Accident statistics were obtained from the Department of Transportation's Motor Vehicle and All-Terrain Vehicle Reports.

Department of Public Safety: Coroner Statistics

A team from the Department of Public Safety, including staff from the Coroner's Office, compiled data from the Coroner's files on all-terrain vehicle related fatalities. The Coroner data was drawn from two primary sources in the Coroner's file: the Coroner's Investigation Statement and the Police Report.

In addition to the information gathered for entry to the automated system, the Coroner's Investigation Statement will normally include some comments. These comments provide a more detailed explanation of the circumstances of the death, including the factors that may have led to the death. The Police Report also includes a commentary section and explanation of the circumstances.

The focus of the police investigation in a death is to eliminate concerns of foul play. Once this has been established, the coroner's role is to ensure that the cause and manner of death has been established and arrange for any medical expertise required to make that determination. Therefore, this summary does not purport to provide a complete explanation of all of the factors.

All accidental motor vehicle death files for the period 1997-1998 to 1999-2000 were reviewed. A number of details were recorded including the date of death[14], region where the death occurred and certain demographic information. These are factors recognized by researchers as significant. Note that Coroner statistics are published based on fiscal year (April 1 – March 31), whereas the Department of Transportation statistics referenced above in Table 3 are based on calendar year. Further, the Department of Transportation accident statistics include both fatal and injury accidents whereas the Coroner statistics only include accidents that resulted in a fatality.

The Office of the Coroner accidental death statistics indicated that 2.8% of all accidental motor vehicle deaths in 1997-1998 were three and four wheeler deaths. In 1998-1999 three and four-wheeler accidental deaths accounted for 3.7% of all motor vehicle accidental deaths, and in the year 1999-2000 they accounted for 4.9%. The registration of all-terrain vehicles has increased considerably since 1996, which could account for the increase in deaths per year.

For the years reviewed, all of the all-terrain vehicle related fatalities involved male drivers. In 1997-1998 the average age of the victim was 47, with a range from 40-54 years old, the average age of the person was 50 in 1998-1999 with a range of 16-76 and in 1999-2000, the average age was 33 with a range of 12-67 years old. Reasons for the accidental deaths as recorded in the Coroner files included: helmets were not worn, lost control of the machine, speed, and alcohol. At least two of the fatalities involved a collision with another motor vehicle.

Department of Health and Wellness: Statistics

The Department of Health and Wellness provided statistics as recorded in the Hospital Financial & Utilization Management System (HFUMS). The HFUMS records data for inpatients and day surgery patients only. Therefore, the system is unable to provide statistics on emergency room visits and other outpatient visits, as the database does not capture the statistics for these areas.

The reports included discharges from New Brunswick hospitals. The hospital information does not record the exact type of off-road motor vehicle and, therefore, it could be a dirt bike, an amphibious machine, a snow vehicle, a farm tractor, a three or four wheeler, or a dune buggy.

The HFUMS databank recorded 88 injuries for the fiscal year 1998-1999 and 121 injuries for the fiscal year 1999-2000. As stated above, these injuries are inpatient and day surgery patients only and does not reflect the outpatients seen through emergency room visits. See Attachment E for more information on the data provided by the Department of Health and Wellness.

Retrospective Review of Trauma Data Bank: all-terrain vehicle related admissions

As previously noted, a retrospective review of the trauma data bank on all-terrain vehicle related admissions was conducted by Dr. Walling at the Saint John Regional Hospital. Local and provincial licensing boards were also contacted, and provincial statistics solicited from the RCMP. Attempts were made to conduct a follow-up interview with all survivors by telephone[15]. The purpose of the review was to describe the nature and severity of head and spine injuries sustained from all-terrain vehicle use.

[14] The date and time of the death does not necessarily coincide with the date and time of the accident.

[15] There were four (4) deaths after hospital admission.

The Saint John Regional Hospital had 106 all-terrain vehicle related admissions, 45 of which were admitted to the intensive care unit (ICU), during the study period (March 1998 to April 2000). The mean age of those admitted with all-terrain vehicle related injuries was 32.7 years, with a range from 3 - 83 years old. Males outnumbered females 8 to 1. The incidence was higher in the spring and summer months and 87% of all injuries occurred between 12 noon and midnight.

Of the 45 ICU admissions, 20 were admitted with head injuries and there were 2 spinal cord injuries (1 quadriplegic and 1 paraplegic), as well as 3 cervical spine, 4 thoracic spine and 7 lumbar spine fractures. All-terrain vehicle related trauma accounted for 7.6% of all trauma admissions during the study period with 40% of the admissions going to the neurosurgical service, 35% to orthopedics and 25% to general surgery. Forty-six (46) percent of the admissions had multi-system injuries. Also of note, 13% of those who sustained all-terrain vehicle related injuries and were admitted to the hospital did not wear a helmet and alcohol use was present in 21.6% of the cases.

As part of the study, the injury severity score (ISS) for each case was calculated. The ISS is an anatomically based tool used to measure overall injury severity and probability of survival and was developed to provide a simple numerical method for ranking and comparing injuries by severity. An ISS greater than 12 is considered a severe injury. All 45 of the individuals admitted to the ICU had an ISS score greater than 12. Although not statistically significant the following trends were noted:

- mean ISS of those who wore a helmet and did not consume alcohol was 13.08
- mean ISS of those who did not wear a helmet was 16.5
- mean ISS of those who did not wear a helmet and consumed alcohol was 17.9

During follow-up telephone interviews, excluding the 2 spinal cord injury and 5 severe head injury patients, 17 of the patients admitted to ICU were contacted. These patients reported an average of 139 days or 27.8 weeks before being able to return to work. Of the 61 patients not admitted to ICU, 27 were successfully contacted. Five (5) or 8% still had not returned to work and the remainder reported a loss of 125 days or 25 weeks of work.

Health Canada

A publication obtained from the Health Canada web site titled "*All-terrain Vehicles are Not Toys*"[16] provides some data on all-terrain vehicle-related injuries to children. Based on Canadian data (excluding the territories, PE and NB) from the Canadian Institute for Health Information as cited in this document, 440 children were admitted to hospital following all-terrain vehicle accidents in 1996.

In 1996, by age, the hospital admission rates for all-terrain vehicle accidents were 0.8 per 100,000 for children aged 1 to 4 years, 2.4 per 100,000 for children aged 5 to 9 years, 9.8 per 100,000 for children aged 10 to 14 years, and 9.8 per 100,000 for 15 to 19 years old youth. However, it was felt that rural residents were probably under reported in this data. Health Canada's Canadian Hospitals Injury Reporting and Prevention Program (CHIRPP) collects emergency room data from 10 pediatric and 5 general hospitals across Canada, and the bulk of data comes from pediatric hospitals in major cities.

In a review of the data, it was found that all-terrain vehicle injuries were most common among male children and in children aged 15 to 19 years. Further, it was found that approximately half of the all-terrain vehicle related injuries occurred in the summer months (June to August) and on the weekends, with the most common time reported for accidents occurring being between 4pm and 8pm. Based on this analysis, it would suggest that most accidents occurred during recreational use as opposed to non-recreational use of the vehicle.

[16] *Health Canada. "All-terrain Vehicles are Not Toys". Farm Family Health: Vol 8 No. 1 Spring 2000 [Online]. Retrieved 6/12/01 from the World Wide Web: http://www.hc-sc.gc.ca/hpb/lcdc/publicat/farmfam/vol8-1/ff8-1a_e.html*

Included in this document were the recorded descriptions of a number of all-terrain vehicle related accidents involving children. These descriptions are as follows:

- A 15-to-19-year-old male passenger caught his leg in the fender. He was thrown from and then dragged by the vehicle and suffered a concussion, fracture and abrasions.
- A 10-to-14-year-old boy was riding an all-terrain vehicle up a steep hill. The vehicle flipped over onto the boy, breaking his arm.
- A 10-to-14-year-old female was a passenger on an all-terrain vehicle that lost control and hit a pole. She suffered a broken femur and broken cheekbone.

Perhaps most disturbing are the following descriptions of all-terrain vehicle related accidents involving children under 10 years of age:

- A 1-to-4-year-old boy who was a passenger on the back of an all-terrain vehicle jumped off while it was moving, broke his leg and suffered abrasions to his back.
- A 5-to-9-year-old boy driving an all-terrain vehicle crossed a road without lights and was hit by a car. His injuries included a skull fracture, concussion and cuts to his face.
- A 5-to-9-year-old girl driving an all-terrain vehicle lost control while travelling 65 km/h. She suffered a lung hemorrhage, bruising of the abdomen and a broken wrist.

Several presentations and submissions to the Task Force reported young children as passengers and drivers of all-terrain vehicles, including the following:

"...little children seven [years] old and younger are operating these [all-terrain vehicles]. They put children 3 or 4 [years] old on the back of them".

"Children under the age of sixteen driving [all-terrain vehicles] (most of the time without helmets on)."

While the above data from the article "*All-terrain Vehicles are Not Toys*" did not include New Brunswick, Prince Edward Island or the territories, Health Canada provided some information to the Chief Coroner for the Province of New Brunswick on hospitalizations and deaths associated with all-terrain vehicles[17]. The hospitalization data are for fiscal years and the deaths are based on calendar years.

The data provided included the total counts and mean rates/100,000 (5-year mean rates, fiscal years 1994-1995 to 1998-1999) for all-terrain vehicle hospitalizations, by sex and province/territory. New Brunswick had the highest mean rate/100,000 at 18.8 for males, whereas the New Brunswick mean rate for females was second highest at 4.1. For males and females combined, New Brunswick had the second highest mean rate/100,000 at 11.4, surpassing the National mean rate of 4.7.

New Brunswick mean rates/100,000 for all-terrain vehicle hospitalizations based on age group surpassed the national mean rates for every age group. The highest mean rate/100,000 was for the 15-19 age group at 28.9. This is consistent with the data presented above from the article "*All-terrain Vehicles are Not Toys*" which found that all-terrain vehicle injuries were most common among male children and in children aged 15 to 19 years.

Also provided was data on the total counts and mean rates/100,000 for all-terrain vehicle deaths (calendar years 1994 to 1998), by sex and province/territory. During this time there was a total of 7 all-terrain vehicle deaths (all males) in New Brunswick. At a mean rate/100,000 of 0.37 this was the second highest rate for males and the third highest mean rate for males and females combined at 0.19. The National mean rates/100,000 were 0.17 for males, 0.02 for females and 0.10 for males and females combined.

Based on age group, the New Brunswick mean rates/100,000 were 0.39 for the 10-14 age group, 0.37 for youth aged 15-19, 0.36 for the 20-24 age group, 0.34 for those aged 25-34 years, 0.21 for those 65 years and older and 0.16 for the 35-44 age group. See Attachment G for more information on all-terrain vehicle related hospitalizations and deaths.

[17] *All-terrain vehicle hospitalization results (total counts and mean rates/100,000) were based on Health Canada analysis of data from the Canadian Institute for Health Information. All-terrain vehicle deaths (total counts and mean rates/100,000) were based on Health Canada analysis of Statistics Canada data.*

Risk Analyses

Recommendations from the Canadian Task Force on Preventive Health Care were finalized in November 1992[18]. The Task Force examined high-risk behaviours that might lead to injuries and fatalities including off-road vehicle use. Canadian and U.S. studies revealed the following risk factors associated with off-road vehicle use: excessive speed, improper apparel and non-use of helmets, inexperience, and alcohol abuse. By wearing safety helmets, persons who operate or ride on motorcycles or all-terrain vehicles can reduce their risk of injury or death from head trauma in the event of a crash. In regions where their use is required by law, such helmets have been shown to reduce mortality by about 30%.

In 1998, the Consumer Product Safety Commission, Washington, DC completed an injury and risk survey on all-terrain vehicle use to provide a description of current hazard patterns[19]. See Attachment H for details on the injury survey. Below are some of the important results of the risk survey:

- risk of injury declines with age;
- risk for children is about 2.5 times the risk of drivers aged 16-34, and about 4.5 times the risk for drivers aged 35-54;
- risk declines with driving experience;
- risk declines with the percentage of time that all-terrain vehicles are used in non-recreational (as opposed to recreational) activities;
- risk is higher for males than for females;
- holding all other factors constant, risk is 2.5 to 3 times higher on the three-wheel all-terrain vehicles than on four-wheel all-terrain vehicles.

ENVIRONMENTAL DAMAGE

All-terrain vehicles allow access to areas of the province that are not normally accessible by other motorized means of transport. This has a negative impact on the environment, fish and wildlife, and private property owners. Following is an overview of some of the issues and concerns as identified to the Task Force relative to the impact of all-terrain vehicle use on the environment.

Agricultural / Woodlot lands

A joint submission to the Task Force from the New Brunswick Federation of Woodlot Owners Inc., New Brunswick Federation of Agriculture Inc., and la Fédération des agriculteurs et agricultrices francophone du Nouveau-Brunswick Inc. stated that their concerns center on vehicle trespass on agricultural and woodlot lands, and the associated damages. The Task Force heard evidence of damage caused by irresponsible vehicular trespassers including:

- destruction of crops, fields and plantations;
- damage to soil structure, erosion;
- damage to and destruction of infrastructure (e.g, fences, roadways);
- harassment or accidental release of livestock;
- hazardous and unsightly littering;
- illegal dumping, which can include environmental hazards (paints, lubricants, etc);
- breaches of bio-security protocols;
- theft

Coastal Zones

There are approximately 5,501 kilometers of coastline in New Brunswick (including islands) divided between the Gulf of St. Lawrence coast and the Bay of Fundy coast. Ninety (90) percent of New Brunswick's land above the ordinary high water mark is freehold land, while over ninety percent of land below the ordinary high water mark, typically known as submerged lands, are provincial Crown lands. Provincial parks and park reserves make up about 67 kilometers of coastline, and approximately 51 kilometers of coastline are within National parks.

[18] *Canadian Task Force on Preventive Health Care (1992, November). "Prevention of Motor Vehicle Injuries". Retrieved 9/11/00 from the World Wide Web: http://www.ctfphc.org/Full_Text/Cb44full.htm*

[19] *See footnote number 5 for reference.*

Coastal lands are important social, economic, cultural and natural assets to New Brunswick. Coastal areas contain the main concentrations of population and are the focus for a diverse range of recreational and tourism activities. Coastal industries including fishing, aquaculture, forestry, and agriculture also rely on the quality and sustainable utilization of our coastal lands or gain direct economic benefits from a coastal location. At the same time it is important to protect the unique features and ecosystems of natural coastal areas from inappropriate development, which would degrade habitat.

Over the past few years the province has been developing a provincial land use policy to address the management of New Brunswick's Coastal Lands. The fundamental aim of this policy is to protect the character and territory of coastal lands while maintaining a commitment to the sustainability of New Brunswick's coastal communities.

Any proposed policy response would need to establish provincial minimum standards to manage growth and development of coastal lands equitably throughout the province. Issues related to the establishment of appropriate public access to the shore as defined by the community, and setting aside lands as natural coastal habitat are also being considered. Building flexibility into any proposed policy response to deal with special circumstances and existing land uses through the use of exemptions will also need consideration.

Coastal lands include beaches, dunes, coastal marshes, mud flats and other areas influenced by surface salt water. All-terrain vehicle trespass into coastal lands typically results in:

- disruption and destruction of sensitive floral and faunal species;
- degradation of critical and sensitive habitat;
- failed breeding attempts, and death of young birds (a serious problem for the endangered Piping Plover);
- breaches of dune systems causing instability to the dune leading to flooding and coastal erosion.

Endangered Species

Ms. Diane Amirault prepared a submission to the ATV Task Force on behalf of the Eastern Canada Piping Plover Recovery Team and the Canadian Wildlife Service, Atlantic Region. The Piping Plover Recovery Team includes representation from five provincial jurisidictions, two Canadian Wildlife Service regions, Parks Canada, non-government conservation organizations and academics. The Recovery Team is focused on the recovery of the Piping Plover in the region since it was listed as an Endangered Species in 1985. The Canadian Wildlife Service also has a mandate for the protection of migratory birds, their nests and eggs.

The Piping Plover is a small shorebird that nests on coastal beaches in Eastern Canada. New Brunswick is particularly significant in respect of the large number of Piping Plovers that nest on the province's coastal beaches. They were listed as an endangered species in 1985 as a result of many natural and human induced threats; these threats reduce chick survival rates and increase adult mortality. Natural threats are difficult to mitigate, therefore considerable effort has been devoted to minimizing the impacts of human induced threats.

The impact of all-terrain vehicles on Piping Plovers has been well documented and can include direct and indirect impacts[20]. All-terrain vehicles on beaches can directly impact the birds by destroying nests or eggs, and contribute to the mortality of adults and flightless chicks. Indirectly they cause such impacts as disruption of courtship and territorial behaviour, abandonment of nest sites, degradation of feeding habitat and beach ecosystems, and the need for greater energy expenditures to conduct routine activities such as feeding and brooding. An example of habitat degradation caused by all-terrain vehicles are the ruts created in the sand. These ruts pose a significant impediment for movement to and from feeding areas for small chicks who, when becoming trapped in the depression in the sand, are easy prey for gulls and crows.

Other submissions to the Task Force elaborated on other species that inhabit or breed in streams, rivers, ponds, marshes or bogs that may be negatively impacted by all-terrain vehicle use. These include the two-lined and Dusky salamanders, the Red-bellied Snake, Gray Tree Frogs, Wood Turtles, Southern Bog Lemmings, and various fish and aquatic species.

Highway Rights-of-Way (R.O.W.)

A submission from the Department of Transportation indicated that they have developed an Environmental Protection Plan and Field Guide to assist in ensuring the natural environment is protected when highway infrastruture and rights-of-way are initially developed and maintained on an on-going basis. Environmental protection measures initiated by Department of Trasportation can be damaged and rendered ineffective by other authorized and unauthorized users of highway infrastructure and R.O.W.

The Maritime Road Development Corporation (MRDC) also noted in their submission to the ATV Task Force that among the many challenges in constructing and operating the Fredericton-Moncton Highway Project (F-MHP), the environmental management of the project are some of the most challenging. MRDC identified a number of environmental concerns as a result of all-terrain vehicle use (all-terrain vehicles, snowmobiles, dune buggies, dirt bikes, etc.), including:

- "The slopes and embankments along the highway are designed to support the roadway structure and provide for drainage while preventing erosion or slope failure from weathering. Annually, during the spring of the year these embankments and slopes are vulnerable to damage as the groundwater table is high and the vegetation, which stabilizes the slopes, is dormant or not fully developed. During these periods, when [all-terrain vehicles] traverse and run on the slopes, they cause significant damage which leads to erosion, slope slips and even whole scale slope failures. This damage unfortunately creates sedimentation in the water runoff which enters waterways and fish habitat along the road corridor and contributes to culvert and ditch siltation."

- "Another area of concern are plunge pools and reconstructed fish habitat within the highway corridor which have been designed and constructed to minimize the impact of the highway facility on the fish population at culverts along the highway. Staff have observed these areas being repeatedly used by [all-terrain vehicles] as trails or as areas to clean their machines. It should be noted that many of these streams are fish habitat that required Federal authorization to allow the highway to cross and are being regularly abused by [all-terrain vehicles]."

- "During the construction of the F-MHP many areas have been seeded and mulched to minimize runoff and sedimentation. Many of these areas have been damaged by [all-terrain vehicles] traversing and meandering across newly re-vegetated areas."

[20] *Ms. Amirault provided a number of references on the impact of all-terrain vehicle use on the Piping Plover, the list is available on request.*

Noise and dust pollution

Several submissions to the Task Force noted the significant noise and dust pollution associated with all-terrain vehicle use. This hinders others enjoyment of nature, wildlife, and their own property. Others expressed concern because of health problems (respiratory allergies and

sensitivities). Some comments received from the general public in this regard are as follows :

"I live adjacent to the Trans Canada Trail... The trail crosses our driveway. I have respiratory allergies and sensitivities and all-terrain vehicle traffic on the trail increases my health problems... The dust raised when they pass makes it impossible to stay outside without wearing a mask or suffering ill effects. It is ironic that we moved to the country so I would be exposed to fewer air quality problems. We never dreamed a dirt road would be constructed by our front door".

"...biking on the NB Trail... We heard (and saw) an [all-terrain vehicle] approaching... and moved completely off the trail to give it room to pass. The driver never slowed down which makes us wonder if he even saw us. In all, there were 6 [all-terrain vehicles] and there is definitely no way the following 5 machines could ever have seen us with the amount of dust that was being produced...I did not appreciate my clothing being covered with dust and the fact that my eyes and mouth were full of it.

"I am a homeowner with four acres directly bordering the Sentier NB Trail... Soon a steady stream of [all-terrain vehicles] were droning by our property, from dawn until late at night. In dry weather conditions the dust makes it impossible to open windows facing the trail. The straight, smooth sections of this trail just beckon [all-terrain vehicle] riders to see how fast they can go. In the summer of 1999 the dust from these trail abusers coated our vegetable garden located 400 feet from the trail! Imagine what this dust did to the plant life located beside the trail.

Similar to the last comment cited, other submissions also noted the impact of noise and dust pollution on sensitive plants and wildlife species during critical periods of growth, reproduction and migration. Wildlife and/or plant species may not adapt to the noise and dust caused by all-terrain vehicles and could leave the area or die.

Protected Areas[21]

A proposal for developing a comprehensive network of protected areas for New Brunswick was commissioned by the Department of Natural Resouces and Energy in 1997. Dr. Louis LaPierre completed the study and published his findings in a report titled *A Protected Areas Strategy for New Brunswick*. This report identified twelve (12) potential candidate sites for the coarse filter component of the protected areas network for New Brunswick. Subsequently the report was released by the Minister of Natural Resources and Energy for public information, review and comments in September 1998.

Early in 1999, Dr. LaPierre held 20 public meetings across the province to receive submissions and presentations on the proposed plan for *A Protected Areas Strategy for New Brunswick*. A report summarizing the comments received and making recommendations to the Minister of Natural Resources and Energy regarding the final strategy was prepared. This report included fifty (50) recommendations, which supported in principle the proposal to establish a comprehensive system of protected areas in New Brunwick.

This report also contained a summary of the major issues and concerns as expressed by New Brunswickers with respect to this proposal. For the purposes of this Task Force, the issues and concerns expressed with respect to recreational access and use and off road motor vehicle and snowmobile use in the proposed protected areas are of the most interest. Some comments from the

[21] *All reports on the Protected Areas Strategy are available Online at http://www.gnb.ca/0078/index.htm*

"comments summary" with respect to recreational access and use are as follows:

"People expressed the greatest interest and concern about hunting and fishing, snowmobiling and all-terrain vehicle use, and the enjoyment of hunting and fishing camps".

"Others expressed the importance of providing high quality opportunities for activities such as canoeing, hiking and the enjoyment of nature. These submissions emphasized the importance of minimizing potential impacts of recreational use on the natural environment, as well as avoiding conflicts between different recreational activities".

"Despite differing views on which recreational activities are appropriate in protected areas, there was widespread support for planning and consultation processes that provide for the effective input of all interested parties when decisions are being made about the management of individual areas".

Further, some comments about off road motor vehicle and snowmobile use from the "comments summary" include:

"The opinion was expressed frequently by presenters representing the various all-terrain and snowmobile clubs that they should be allowed to travel within the protected areas, at least on existing trails. "

"Conversely, others expressed the opinion that there should be limited motorized travel in protected areas because of negative impacts on the environment or on the quality of the wilderness experiences of other users. "

"Those advocating the use of snowmobiles and all-terrain vehicles in protected areas stressed that these vehicles facilitate access for other recreational purposes such as scenic viewing, hunting and fishing. "

"Many supporters of these activities, particularly the members of the off road and snowmobile clubs, also expressed a willingness to accept some restrictions, such as limiting use to designated trails or relocating trail alignments to avoid environmentally sensitive areas, in the event of a possible future protected area designation. "

As a third component of the process to define *A Protected Areas Strategy for New Brunswick*, a Protected Areas Strategy Stakeholders' Committee was established to review Dr. LaPierre's findings and recommendations. The Committee's mandate was to review all fifty recommendations in the 1999 report "Summary of Public Hearings and Recommendations" and develop an action plan to see the network of protected areas implemented by 2005. Also included as part of the Committee's mandate was finalization of the boundaries and land uses for the proposed sites.

Working on a consensus based approach, the Protected Areas Strategy Stakeholders' Committee finalized their report in June 2000, followed by its release to the public in August 2000. The Committee proposed that the following activities should be permitted within the protected areas:

- ecotourism activities;
- hiking;
- non-motorized boating, e.g., canoeing;
- wilderness camping;
- fishing (hook-and-release);
- existing campsite leases only;
- access via motorized means to existing campsite leases;
- access via snowmobiles, all-terrain vehicles and on-road vehicles only where a road/trail crosses the protected area and is a main thoroughfare. These will be designated for each site.

Further, they proposed that the following land uses should not be permitted:

- new roads;
- new trails for motorized vehicles;
- new hydro development and utility corridors;
- forestry or mining operations;
- motorized travel (including boats, snowmobiles and all-terrain vehicles) except as described above;
- new infrastructure (buildings, parking lots, etc.).

On May 24, 2001 the Provincial Government announced the establishment of ten (10) protected areas in New Brunswick. These areas represent 2% of New Brunswick's land base and are in addition to the 1.4% of the land base already under some form of existing protection. An Implementation Plan has been developed which clearly identifies which activities are permitted and which are prohibited within the protected areas. Vehicular access including trucks, cars, all-terrain vehicles, snowmobiles, motorbikes, etc., will be permitted but only on designated routes. Activties which are prohibited include forestry, mining, aggregate extraction, new utility corridors, new infrastructure (including roads or trails for vehicular use) and new Crown leases.

In addition, providing sufficient interest exists, a local advisory committee will be established for each site. The intent is that by representing local interests and concerns, these committees may make recommendations to the Minister in regard to such things as designated routes, allowed or prohibited uses, etc.

Sensitive Areas (flora and fauna)

A number of submissions to the Task Force spoke of environmentally sensitive areas and the long-term damage caused by all-terrain vehicles. They note that these areas are particularly vulnerable during the spring, summer, and fall months when all-terrain vehicle activity is at its peak.

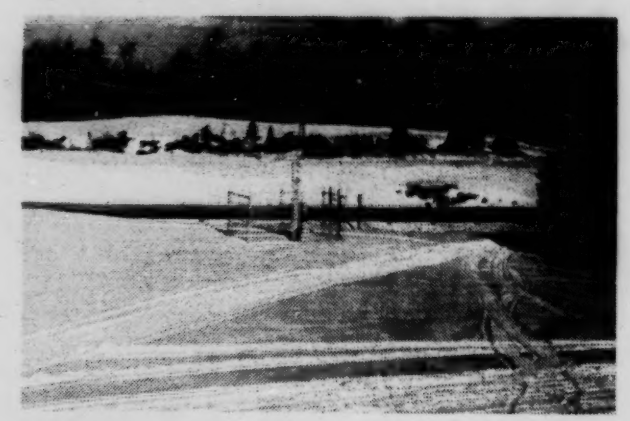
The submission from the New Brunswick Federation of Naturalists outlined a number of rare and threatened species of plants, for example, the Gulf of St-Lawrence Aster, Bathurst Salt Marsh Aster, Anticosti Aster, Perker's Pipewort and Southern Twayblade. The Furbish's Lousewort inhabits a few areas along the Saint John River, and exists no where else in the World.

Surface Water

In New Brunswick, about 40% of the population obtain their water supply from surface watersheds. That is, an area of land that drains to a system of streams, lakes and rivers. One contaminated watershed can mean undrinkable water for thousands of people.

The area directly adjacent to the water supply reservoirs, lakes and the streams which flow into them, is the most critical, and therefore land use in these areas can have a direct impact on the water. Although not always immediately apparent, land development activities such as site preparation, construction of dwellings, and the installation of essential services, can have an impact on the environment. The cumulative effect of several homes or an entire subdivision can be quite significant.

In recognizing the need to control development in areas where the source of potable water is lakes, streams, and rivers, the Watershed Protection Program was developed (see Attachment I for an in-depth description of the Watershed Protection Program). Under this program development activity within 75 m of a protected watercourse is regulated.



Utility corridors

A submission from the Department of Natural Resources and Energy noted that there are approximately 430 km of established natural gas pipeline corridor in New Brunswick. Approximately 210 km of pipeline is installed in Crown land. There are issues associated with all-terrain vehicle access along the easements issued for the Maritimes and Northeast Pipeline including damage to these installations and to affected watercourses, wetlands and other sensitive areas for wildlife.

Indeed, a submission received from Maritimes and Northeast Pipeline (M&NP) identified concerns in a number of areas along the pipeline corridor including environmental impacts. According to M&NP, they have taken all reasonable steps to protect the environment during and after construction of their pipeline including protecting the integrity of the watercourses and their approaches, integrity of the wetlands, and the need for the easement to be left undisturbed in order for natural and planted vegetation to re-establish. All three of the aforementioned objectives have been negatively impacted by all-terrain vehicle traffic on the easement.

Rutting and erosion from all-terrain vehicle traffic is identified by M&NP as having the most significant impact to the easements. This has a compounded effect including disrupting re-vegetation, inhibiting re-growth through soil compaction, as well as transporting surface water down the easement, often towards watercourses, instead of across the easement and into the adjacent forested areas as intended.

Watercourses

Many submissions spoke of damage to watercourses from all-terrain vehicle use including soil erosion from driving along banks, and the runoff and siltation that can result from driving on the beds of streams and rivers. A submission from the New Brunswick Wildlife Federation concluded that

"...all crossing of watercourses must be strictly controlled and all bridges or other structures constructed for the use of ATV traffic must be authorized by the [Department] of Environment, while always keeping in mind the fish habitat provisions of the Federal Fisheries Act. "

The siltation of pebbly spawning areas may limit or prevent certain fish and aquatic species from reproducing. It may also impact the species of invertebrates that inhabit streams. And, as noted in the submission from the New Brunswick Federation of Naturalists, "declines in aquatic insects and larval forms of terrestrial species that inhabit bodies of water have an effect on the entire aquatic food chain".

There are many sensitive areas along streams and rivers that are also cause for some concern if all-terrain vehicles continue their pattern of use. Over time, continuous all-terrain vehicle use may damage and alter the entire biodiversity of a stream or river.

Wetlands

Some of the typical impacts on wetland habitats as a result of all-terrain vehicle use, as identified in a submission from DNRE include:

- compaction and destruction of vegetation which can easily change the topography of the wetland, resulting in micro-habitat impacts due to changes in the amount of available water;
- changes to vegetative species composition;
- potential changes to hydrology;
- reduction in water quality (caused by sedimentation and erosion);
- compaction of soils (Where all-terrain vehicle goes, nothing grows);
- a disruption of wildlife use, greater exploitation;
- significant impacts to rare species habitat.

ENFORCEMENT

As previously noted, the increased use of all-terrain vehicles is raising concerns about the increased opportunities for incidents of crime, trespass on private property and confrontations with private landowners and other recreational users. These concerns generated a call for enhanced levels of enforcement. In order to attempt to give a picture of the extent of the problem in the province, statistics were solicited from a number of enforcement agencies.

Statistics were solicited from municipal/regional police forces and the RCMP with respect to all-terrain vehicle related calls and complaints. Attachment J provides statistics on the number and nature of all-terrain vehicle related calls and complaints from municipal/regional police forces, and calls for service and charges under the *All-Terrain Vehicle Act* from the RCMP. RCMP calls for service for the *All-Terrain Vehicle Act* steadily increased by approximately 103.9% from 1995-2000 and 159.1% over the last four years (1996-2000). The number of charges processed under the *Act* has similarly increased by 55.1% over the last five years and 113.4% in the last four years. Further, increases are also reflected in the number of persons charged with offences, an increase of 61.2% from 1995-2000 and 118.3% over the past four years.

The Department of Natural Resources and Energy also reported violations of the *All-terrain Vehicle Act* as they relate to all vehicles covered by the legislation (see Attachment J). For the 2000-2001 fiscal year there were 660 violations of the *All-Terrain Vehicle Act* recorded. Of this total, 606 warnings were issued. However, this data is skewed by the special snowmobile enforcement of the new mandatory trail permit legislation, which accounted for 431 of the warnings. For the purpose of this Task Force, it is noteworthy that 123 of the warnings were for failure to comply with the order of a peace officer and 27 were issued for operating an all-terrain vehicle on the managed snowmobile trail.

The Department Natural Resources and Energy advises however, that all-terrain vehicle related complaints are not tracked adequately or consistently throughout the province. Therefore, DNRE feels that this data is incomplete and is not a true measure of the extent of illegal activity related to all-terrain vehicle use. The Department also feels that the public is not calling to report illegal activity and trespass, in part due to the fact that trespass in protected or sensitive areas may not always be obvious, many people may not be aware of the restrictions placed on motorized vehicles in these areas, and many people are frustrated by the perceived lack of response by enforcement agencies.

The Department of Public Safety provided data with respect to the number of fines issued under the *All-Terrain Vehicle Act* and monies collected, which is as follows:

Table 4

Fines Issued under the *All-Terrain Vehicle Act*

Year	Number of fines	Monies collected
1997-1998	629	$38,474.80
1998-1999	721	$44,353.00
1999-2000	1,013	$64,716.20

The New Brunswick Trails Council Inc. also advised the Task Force that they receive complaints on a daily basis with regard to all-terrain vehicle use on the Sentier NB Trail system, on which all-terrain vehicle use is prohibited. Submissions from the general public identify a number of issues and concerns relative to all-terrain vehicle use. Approximately 45% of the submissions mention the need to enforce the prohibition on all-terrain vehicle access in unauthorized areas including the Sentier NB Trail system, as well as other illegal activities facilitated by all-terrain vehicle use (see Attachment C).

The nature and scope of enforcement problems was discussed a number of times during the meetings of the ATV Task Force. Several presenters and public submissions also alluded to enforcement problems, as indicated by the following quote from a submission to the Task Force:

> *"There is no evidence of anything resembling law enforcement of any kind that I or my neighbours have seen in the past 3 1/2 years. Any machine, safe or not, any speed, any time, any age is the daily rule."*

Following are some of the factors attributed to the lack of adequate enforcement during the discussions of the Task Force:

- Lack of adequate resources to enforce problems with respect to all-terrain vehicle use, enforcement may be secondary or incidental to the enforcement of other legislation;
- Lack of enforcement personnel who have taken an all-terrain vehicle training course as required by police policy before operation;
- Police have to consider a number of factors before initiating a hazardous pursuit;
- Many all-terrain vehicle operators will not stop for police;
- Full-face helmets prevent identification;
- Some all-terrain vehicles are not registered;
- Registered vehicles might have muddy, small, illegible license plates that prevent identification;
- All-terrain vehicles versus police cruisers, all-terrain vehicle operators can elude police by going off-road.
- Enforcement personnel are sometimes confused as to the specific Act the violation has occurred under, depending on the nature of the violation and the location (public versus private property);
- Lack of clear understanding of who has enforcement authority relative to the various pieces of legislation that regulate all-terrain vehicle use;
- Police and public attitude toward these types of activities and enforcement thereof; this type of recreational activity might be an accepted part of the local culture in some areas.

That is, it is felt that enforcement personnel do not have the support of the legislation (i.e., necessary tools for enforcement), the manpower, and/or the appropriate equipment to be able to effectively ensure compliance by all-terrain vehicle operators.

Department of Natural Resources and Energy Enforcement Model

The Department of Natural Resources and Energy considered the various categories of enforcement relative to the operation of an all-terrain vehicle that would be required, including safety, trails, environmental, private land, criminal code, administrative and municipal enforcement. The Department determined that if they were to assume responsibility to provide an adequate level of trails and environmental enforcement[22], they would require a total of twelve (12) additional FTE (full-time equivalent) positions to be distributed within four (4) regions. At a rate of $65,000 per FTE, DNRE would require additional funds in the amount of $780,000. DNRE has indicated that their enforcement role however, would not extend to Criminal Code offences or to trespass on private property.

It should also be qualified however, that there are a number of factors that would have an impact on enforcement operations that cannot be determined at this time. This includes any new legislative requirements proposed by the Task Force, as well as any consideration of a joint forces operation that would be in addition to the enforcement requirements considered in their model. Any education/training costs required for DNRE personnel would also be in addition to enforcement operating costs.

Royal Canadian Mounted Police Enforcement Model

The RCMP also considered the need to administer policing related services that offer a continuous, proactive and hands-on approach to providing an adequate level of safety to the public throughout the New Brunswick trail systems in an effort to ensure that the trail systems are used only for authorized purposes.

Presently, RCMP personnel employed under the Provincial Police Services Agreement take enforcement action aimed at all-terrain vehicles and despite limited resources and volunteer hours on patrol, the rate of enforcement has steadily increased. As noted above, calls for service, the number of charges processed and number of persons charged with offences under the *All-Terrain Vehicle Act* have increased significantly over the last 4-5 years. Calls for service on the trails relative to public safety have included, but are not limited to, the unauthorized use of all-terrain vehicles on designated trails, impaired and dangerous operation of all-terrain vehicles, fatal and injury accidents and crimes such as theft and/or damage to property, theft of wood, trespassing and arson.

As trail systems continue to develop and the number of trail users increase, greater pressures will be brought to bear upon the existing limited Provincial RCMP resources. The added pressures that the Task Force's recommendations and the Government's response will have on RCMP resources cannot be determined at this time. The RCMP however, in an effort to determine a minimum service delivery model for a continuous, proactive and hands-on approach to enforcement on provincial trail systems proposes the following: a Provincial Trail Coordinator and Trail Enforcement Coordinator positions.

The Provincial Trail Coordinator would be located at "J" Division Headquarters and would be responsible to continuously coordinate the development and implementation of training, safety and public awareness/education programs relating to recreational trail enforcement throughout RCMP jurisdictions. The Trail Enforcement Coordinators would be strategically located throughout the province (as determined by "J" Division Headquarters) and would work continuously with primary stakeholder groups in the coordination and implementation of training, safety and public awareness/education programs relating to recreational trail enforcement throughout RCMP jurisdictions.

[22] *They would also consider some incidental enforcement of safety and administrative provisions.*

Based on current factors and the need to provide both proactive and reactive service delivery to the New Brunswick trail systems on an on-going basis, the minimum RCMP costs for the first year would be approximately $2,528,141. Thereafter, minimum per annum costs would be approximately $1,346,045 in addition to any adjustments for salary increases and equipment and clothing replacement costs.

Municipal/Regional Police Forces

Municipal and Regional Police, while generally having higher officer per population ratios and more restricted and accessible geographic areas to police, are facing similar enforcement challenges as those providing enforcement in rural areas.

Canadian Wildlife Service/Department of National Defence

Canadian Wildlife Service (CWS) with an enforcement mandate in coastal areas, and the Department of National Defence (DND) Military Police with an enforcement mandate on DND properties engage in all-terrain vehicle enforcement incidental to their primary roles.

All enforcement agencies support legislation that would provide for ticketing for violations under the *All-Terrain Vehicle* and *Trespass Acts*.

LEGISLATION

Several submissions and presentations to the ATV Task Force argued that there is a need to make legislative and/or regulatory amendments to provide peace officers with the necessary tools for enforcement. Whereas, others expressed opposition to any further regulations being placed on all-terrain vehicle operators. Some of the comments received include:

"I can...assure you that, in my opinion, there is now and has been for some time, a critical need for a show of leadership accompanied by a commitment of resources aimed at improving legislation and enhancing regulatory compliance."

"Make some laws to protect property owner's from [noisy], trench digging, dust stirring [all-terrain vehicles]!"

"...I am deeply concerned that government legislation may eliminate, or mitigate my right and privilege to enjoy nature through restrictions placed on the use of [all-terrain vehicles]."

"I am [adamantly] opposed to any type of new or further regulations that will inflict more financial burdens on the [all-terrain vehicle] users in this province."

Before making recommendations for legislative and/or regulatory amendments it is necessary to provide a brief overview of the Provincial legislation used for enforcement purposes relative to the operation of all-terrain vehicles and protection of the environment.

In addition to the *Criminal Code* and other Federal legislation, several Provincial Laws are currently used for enforcement purposes. Following is a brief synopsis of relevant Provincial legislation[23]:

All-Terrain Vehicle Act

The *All-terrain Vehicle Act* is administered by the Department of Public Safety and legislates certain rules relating to the operation of all-terrain vehicles. Herein, reference is being made to an all-terrain vehicle as per the legislation, which includes any motor vehicle designed or adapted for off-road use including dirt bikes, dune buggies, motorized snow vehicles and amphibious machines.

The Act includes provisions for mandatory registration, mandatory equipment, age restrictions for operation, and mandatory liability insurance (for motorized snow vehicles only). The Act states pursuant to section 16 that "no person shall operate an all-terrain vehicle within 7.5 metres of the travelled portion of a highway".

A comparison of the New Brunswick All-Terrain Vehicle Act with the all-terrain vehicle or off-road vehicle legislation in other provinces on specific provisions relating to all-terrain vehicles is attached (Attachment K).

[23] *New Brunswick's Provincial legislation and regulations are available online at the Department of Justice web site: http://www.gnb.ca/justice/index.htm*

Clean Environment Act

The *Clean Environment Act* allows the Minister of Environment and Local Government to control or reduce the amount of contaminant or waste incorporated into or upon the environment for any given period of time. This Act allows the government to eliminate the release of waste, alter the manner of its release or the practices involved in its release and to carry out appropriate clean up procedures. The *Clean Environment Act* ensures that no person shall release a contaminant if that contaminant will affect the natural, physical, chemical or biological quality of the environment, if the contaminant will endanger the health or safety of humans or animals or cause damage to property or plant life.

To provide a legislative framework for environmental planning, New Brunswick's Regulation on Environmental Impact Assessment (87-83) under this legislation is designed to identify the environmental impacts associated with development proposals prior to their implementation. The Environmental Impact Assessment (EIA) process allows for, and provides the opportunity for, government agency technical specialists and the general public to provide input into specific development proposals (see Attachment L for a more in-depth description of the process). Final approval from the government of New Brunswick is required before any project subject to EIA can proceed.

The regulation requires that individuals, companies or public agencies, proposing certain types of projects, register information about the proposed project with the Minister of the Environment in the early stage of the planning schedule.

Clean Water Act

The purpose of the *Clean Water Act,* administered by the Department of Environment and Local Government, is to protect ground and surface water from potential contamination by chemicals, fertilizers, construction activities and farm animals. The rules outlined within the Act allow the government to control the types of activity occurring on vital pieces of land and therefore the amount of waste produced.

In an effort to help protect New Brunswick's surface water resource from the effects of activities such as constructing poorly planned buildings, uncontrolled landscaping and forestry activities, and the installation of dams or other such water obstructions, the Watercourse Alteration Regulation permit program was established. Attachment M provides a more in-depth explanation of this program.

Wetlands throughout the Province (including coastal marshes) are considered watercourses and any person working within 30 metres of a wetland is required to obtain a Watercourse Alteration permit. The program applies to all open channels, natural or artificial, that hold or carry water for any part of the year. Lakes, ponds, rivers, streams, brooks and wetlands are clearly watercourses, as are reservoirs, canals and ditches. It is important to inquire about the need for a Watercourse Alteration Permit before doing any vegetation clearing, trail construction/ maintenance, soil excavation, and construction or landscaping activities within 30 metres of a watercourse.

Crown Lands and Forests Act

The *Crown Lands and Forests Act* is administered by the Department of Natural Resources and Energy and regulates the administration and management of Crown Lands and its resources. The Act includes provisions for access to and travel on Crown Lands, harvesting and renewal of timber resources on Crown Lands, habitat for the maintenance of fish and wildlife populations, forest recreation of Crown Lands and rehabilitation of Crown Lands.

Ecological Reserves Act

The Department of Natural Resources and Energy administers the *Ecological Reserves Act.* The purpose of the Act is to reserve areas for ecological purposes. The legislation states, notwithstanding any other Act and subject to the regulations, that "no person shall hunt, fish, trap, conduct forestry, agricultural or mining operations, conduct exploration or boring, prospecting, leveling, or construction work in an ecological reserve; and in general, works of a nature that may alter any part of the terrain or of the vegetation and any acts of a nature that may disturb the fauna or the flora are forbidden". This would prohibit all-terrain vehicle activity and trails in ecological reserves.

The legislation also provides that the Lieutenant-Governor in Council shall designate the environmental council as an advisory council for the purpose of the Act.

It is expected that the designation of the ten (10) protected areas announced by Government on May 24, 2001 will be encompassed within the *Ecological Reserves Act.*

Endangered Species Act

The *Endangered Species Act* is administered by the Department of Natural Resources and Energy and includes provisions to protect endangered species or regionally endangered species, endangered species of fauna or regionally endangered species of fauna, and the critical habitat of a member of an endangered species or regionally endangered species.

Fish and Wildlife Act

The *Fish and Wildlife Act* is administered by the Department of Natural Resources and Energy and regulates the administration and management of fish and wildlife resources. As per subsection 3(1), "the property of all wildlife and fish within the Province, while in the state of nature, is hereby declared to be vested in the Crown in right of the Province, and no person shall acquire any right or property therein otherwise than in accordance with this Act and the regulations". The legislation prescribes a number of offences relative to fish and wildlife for illegal hunting, trapping, snaring or angling or the illegal sale and possession of fish and wildlife. The Act also expressly prohibits the use of vehicles to herd wildlife.

Further, the *Fish and Wildlife Act* regulates wildlife refuges and wildlife management areas in the province. The *Trespass Act* prohibits trespass by means of a motor vehicle in any area designated as a wildlife refuge or a wildlife management area under this Act.

Fisheries Act (Federal)

The federal *Fisheries Act* was enacted to protect fish, fish habitat and water frequented by fish. The Department of Fisheries and Oceans (DFO) administers the habitat protection provisions (Section 35) of the *Fisheries Act*, while Environment Canada, under a MOU with DFO, administers those provisions of the *Act* dealing with the control of pollution (Section 36).

Section 35 of the *Fisheries Act* states that no person shall carry on any work or undertaking that results in the harmful alteration, disruption or destruction of fish habitat. Fish habitat is defined as "spawning grounds and nursery, rearing, food supply and migration areas on which fish depend directly or indirectly in order to carry out their life processes." Section 36 prohibits the deposition of deleterious substances in waters frequented by fish. Under this *Act*, silt is considered a deleterious substance. The use of all-terrain vehicle in or near watercourses can cause erosion leading to siltation and destruction of fish and aquatic habitat

Parks Act

The Provincial *Parks Act* is administered by Business New Brunswick and the Department of Natural Resources and Energy and includes provisions for the establishment and maintenance of provincial parks. The Lieutenant-Governor in Council, pursuant to subsection 16(2) may make regulations prohibiting or regulating activities within provincial parks including "prohibiting or regulating pedestrian, vehicular, boat or air traffic".

Accordingly, subsection 11(1) of Regulation 85-104 states that "no person shall operate a motorized snow vehicle, off-road vehicle, all-terrain vehicle or all-terrain cycle in a provincial park other than in an area designated by a park warden for the use of such vehicles".

All of the lands under DNRE's administration and control, incorporated into the Sentier NB Trail, are held under the *Parks Act.* It is important to note that other than the automatic designation of all police officers as *ex officio* Park Wardens, all other persons undertaking enforcement activities on Parks lands must be designated as a Park Warden by the Minister.

Provincial Offences Procedures Act

The *Provincial Offences Procedures Act* is administered by the Department of Justice and legislates penalties where an Act makes an offence punishable under this Act as a category A, B, C, D, E, F, G, H, I or J offence. Sanctions may include release without penalty, fines, imprisonment, and probation orders.

The *Provincial Offences Procedures Act* includes provisions for a ticketing procedure. Section 9 states that "a police officer or authorized person who believes, on reasonable and probable grounds, that a person has committed a prescribed offence may serve that person with a ticket in prescribed form[24]". Part V of the Act also sets out a peace officer's[25] powers of search and seizure.

Trespass Act

The *Trespass Act* is administered by the Department of Justice and provides for the control of areas where motor vehicles are permitted to be operated and makes it an offence to drive motor vehicles on lands that are sensitive to environmental damage. Sensitive lands include wildlife and ecological reserves, watercourses (except at designated crossing points), lakeshore areas (25m above and 25m below high water mark), ocean shore areas (from low tide mark to 300m above high tide mark), and saltwater and freshwater marshes. Motorized vehicles are also prohibited on agricultural lands.

This Act does not apply to lands that are Crown Lands as defined in the *Crown Lands and Forests Act* except where the lands are referred to in subsection 2.1(1) or section 2.2. Under subsection 2.1(1), these lands include any area designated as a wildlife refuge or a wildlife management area under the *Fish and Wildlife Act*; an ecological reserve established under the *Ecological Reserves Act*, or any area designated by regulation as an area in need of protection from environmental damage. Section 2.2 refers to land that is being cultivated or managed for the production of food for humans or livestock, an orchard that is being cultivated or managed, a pasture, a Christmas tree plantation, or a plantation of seedlings and saplings.

TRAIL NETWORKING

As a result of the submissions and presentations to the Task Force regarding the broad range of issues and concerns with all-terrain vehicle use, most Task Force members and presenters recognized the need for an approved all-terrain vehicle trail network. This would provide recreational all-terrain vehicle owners with a place to operate their vehicles legally, without impact to the environment and landowners, and reduce conflict with other trail system users. As one submission proposed:

> *"If the task force were to help in creating and connecting safe [all-terrain vehicle] trails between communities and the provinces, I am sure there would be a snowballing affect including, tourism, jobs, [all-terrain vehicle] and related sales, food establishment, and most of all government would regain respect and support from the 20,000 [all-terrain vehicle operators] in N.B."*

All-Terrain Vehicle Trails

The New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. wants to build their own trail system primarily by using designated woods roads on Crown land and private property through land-use agreements, and on abandoned rail beds that are not being developed for other trail users in New Brunswick.

A license of occupation for Crown lands was signed and renewed in February 2001 with the Department of Natural Resources and Energy, however no trails have been officially designated for all-terrain vehicle use to date. The license of occupation does not grant exclusive use of designated trails to the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. Combined with the existing network of New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc. trails on Crown land, the Department of Natural Resources and Energy must assess the impact on general public access, existing claims and commitments, the environment, and the effect on potential Crown land use before trail designations can occur.

[24] *A police officer includes a member of the RCMP and a police officer as defined in the New Brunswick Police Act. An authorized person means a person authorized by regulation to perform a specified function under the Provincial Offences Procedure Act.*

[25] *A peace officer means a "police officer" and "any other person who is made a peace officer by an Act and who is acting in the performance of that person's statutory duties or in relation to an offence or suspected offence under that Act".*

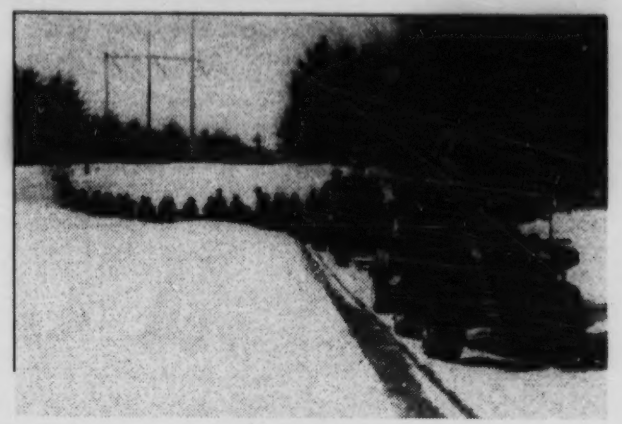
The Department of Natural Resources and Energy is developing a broad policy regarding off-road vehicle use on Crown land under the administration and control of the Department of Natural Resources and Energy. The policy requires further consultation and investigation to satisfy environmental, liability and safety concerns before a final determination can be made as to where to designate off-road vehicle trails on Crown land. The policy may require legislative or regulatory changes in order to implement.

The New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. states that all-terrain vehicle enthusiasts recognize that the thousands of kilometres of woods roads on Crown land throughout the Province are being used as an unofficial "trail" network for recreational all-terrain vehicle activity.

To further their cause, the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. is working on the development of partnerships with all levels of government, private landowners, other trail-user organizations, environmental organizations, and enforcement agencies. In this regard, they have indicated a desire to share some of the infrastructure put in place on the Sentier NB Trail and the Snowmobile trail, such as bridges, shelters, highway crossings, and others.

The New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc. raised the issue of Aboriginal Title in their submission. It is their view that the legitimate ownership of the land must be taken into account before designating trail systems. The First Nations people have entered into Treaties that did not cede any land other than a couple of small pockets of land for settlement. This is an issue that must be treated with due respect, as any trail development will eventually become subject to a future Comprehensive Land Claim Process.

A well-designed trail system may prove very beneficial to decreasing adverse impacts of several non-organized mazes of trails across the Province. The trail system would assist in drawing traffic off many of the existing side routes. The snowmobile trails system, as an example, has successfully channeled much of the snowmobile side traffic onto the managed trail system.



The concept of shared trails (all-terrain vehicle/ snowmobile) has been proposed by a number of individuals making submissions to the Task Force. Some of the submissions received from the general public referred to the sharing of trails by the New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc. and the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc., stating they should "stop the insanity" and "get it together". While first impressions may suggest this is a solution, this however, is strongly discouraged by safety experts in the snowmobile industry, as well as by the snowmobile insurance industry, both stressing the incompatibility of the two modes of transportation on the same, snow covered, trail system.

Snowmobile Trails

The New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc. is working with and providing their advice on trail development to New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. In 1999, an agreement between the New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc. and the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. was signed and witnessed by the Minister of Natural Resources & Energy. Herein the two Federations acknowledge that snowmobiles and all-terrain vehicles must not use the same trails (clause 1.5), except where it may be necessary to permit joint use of certain limited sections or infrastructure such as bridges, etc. (clause 1.6).

The position of the New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc. in their submission is that the ideal situation would be to have two separate trail systems with each group taking responsibility for their own infrastructure. The two organizations would share the bridges and shelters along with financial support for any destruction or vandalism caused by snowmobiles or all-terrain vehicles.

Sentier NB Trail

The vision for the Sentier NB Trail is to establish a 2000km multi-purpose, all season recreational trail connecting communities throughout the province. The use of this trail is limited to five core user group activities: walking, cycling, horseback riding, cross-country skiing and snowmobiling (where permitted). Where snowmobiling is permitted in the winter, use of the trail is restricted to this user group, as mixing motorized and non-motorized activities on the Sentier NB Trail is not permitted.

The New Brunswick Trails Council Inc, as well as the general public and other groups argue that the public's safety is jeopardized when all-terrain vehicles are allowed on the trails with pedestrians, cyclists, and hikers at the same time.

The law prohibits the use of an all-terrain vehicle on the Sentier NB Trail. Some of the potential negative impacts of all-terrain vehicle use of the Trail could include:

- Damage to trail surface, facilities, and signs by all-terrain vehicle and operators – trails/bridges were not designed for all-terrain vehicle use.
- Safety impacts on other users – fear, dust, noise, rough surface, and danger of collisions.
- Criminal access to properties.
- A general negative effect that hinders attempts to secure private landholders' agreements.

The New Brunswick Trails Council Inc. has stated that they are willing to negotiate an agreement for the sharing of bridges and shelters with the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc.

Trans Canada Trail

The Trans Canada Trail is a nation wide trail connecting east to west, and is part of the Sentier NB Trail network. It is also a multi-purpose trail with the same five core trail users as noted above. It is a millennium project and was officially inaugurated in June 2000.

International Appalachian Trail

The International Appalachian Trail begins at Mount Katahdin, Maine. It then travels across to Perth-Andover where it will then follow along the Sentier NB Trail over to Mount Carleton. From there the International Appalachian Trail resumes and travels north to Quebec until it reaches its final point of Cap Gaspé in Quebec. The section that is not Sentier NB Trail is only accessible to hikers.

Public versus private land

The New Brunswick Trails Council Inc. and the New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc. have expressed a concern with all-terrain vehicles using their established trail system without proper consent agreements with private landowners. Both organizations indicate that this has had a major impact on their attempts to secure land use agreements with private landowners, and also has had an impact on some existing agreements. A submission to the Task Force demonstrates the potential for this situation to occur:

> *"The 'Sentier N.B. Trail'...has been constructed in our community on, and for the majority of its length, private land. The only way we were able to obtain the permission from these private landowners was to assure them that motorized vehicles would not use the trail...The amount of [all-terrain vehicles] and motorcycles using the trail...is increasing, almost on a weekly basis. Based on this fact, it will not be too long before the landowners revolt and refuse the passage of the 'Trail' across their property."*

Some of the reasons indicated by landowners for not renewing or not allowing a trail on their land are the same as identified throughout the document including noise, dust, safety concerns, damage to property, trespass, and incidents of crime.

Trail location

The New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. and the Department of Natural Resources and Energy are working on identifying certain Crown land access roads for the development of all-terrain vehicle trails. Some of these roads may fall under the definition of a "highway" under the *All-Terrain Vehicle Act*. These roads will have to be redefined through legislation before the development of all-terrain vehicle trails can occur.

It has been suggested that abandoned railway beds that have not been designated for the exclusive use of the New Brunswick Trails Council Inc. could also be used for the development of all-terrain vehicle trails. This may not be an option in some areas because some of the railway beds were returned to the owners of the land. The New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. will have to request permission and obtain a signed agreement from the landowner.

The Department of Natural Resources and Energy has expressed some concern in their submission with respect to all-terrain vehicle use in pits and quarries and the potential for accidents and liability issues. The location of future off-road vehicle trails in the designation process will be important in minimizing the potential for accidents and liability issues. Education and signage may, in part, be a solution to this problem.

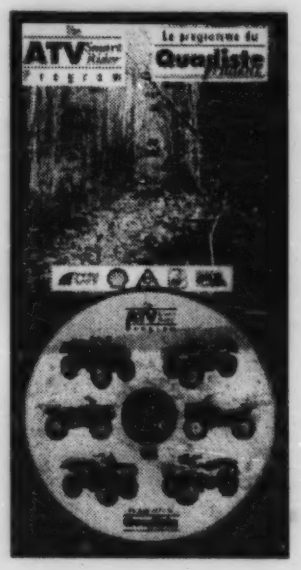
EDUCATION

New Brunswick Safety Council Inc./ Canada Safety Council

The New Brunswick Safety Council Inc. (NBSC) offers, through a cooperative arrangement with Canada Safety Council (CSC)[26], a training program entitled the "ATV Rider Course". Course instructors have to meet a number of pre-requisites and attend a five-day "Train the Trainer" session delivered by Canada Safety Council's Chief Instructor Trainer.

The ATV Rider Course is a one-day program that offers both in-classroom and practical training on the following topics:

- Introduction to Safety Awareness
- Preparing to Ride
- Getting familiar with your ATV
- Starting your ATV
- Turning
- Quick Stops and Swerves
- Riding Strategies
- Riding over Obstacles
- Riding over Hills
- Safe Riding Practices



Canadian All-Terrain Vehicle Distributors Council

The Canadian All-Terrain Vehicle Distributors Council (CATV)[27] is a national, non-profit association which represents the interests of a number of parties including major all-terrain vehicle distributors, manufacturers, distributors and retail outlets of all-terrain vehicle-related products and services, and individual owners and riders of these vehicles in Canada. The CATV also provides logistical and financial support to the Canada Safety Council rider training program.

[26] *For more information on the ATV Rider Course and other training programs see the New Brunswick Safety Council Inc. web site online at http://www.nbsafety.com, or the Canada Safety Council web site online at http://www.safety-council.org/ http://www.safety-council.org/.*

[27] *Wheaton, Amy. "Campaign begins this week to promote responsible ATV use". Telegraph Journal, June 18, 2001. Retrieved online 6/18/01 from http://www.nbnews.com/telegraphjournal/. See also the Canadian All-Terrain Vehicle Distributors Council web site online at http://www.catv.ca.*

CATV is currently conducting an advertising and public awareness campaign to promote the industry's "ATV Smart Rider Program" as a pilot project in New Brunswick and Nova Scotia over the summer of 2001. The campaign will include television ads, as well as posters and public relations encouragement. New Brunswick and Nova Scotia were chosen for the pilot as industry research indicates that organized recreational all-terrain vehicle riding is especially high in these provinces.

The CATV feels that while the majority of all-terrain vehicle operators are responsible, the rapidly growing industry increases the risk of injuries and damages to public and private property, primarily by new, inexperienced and unskilled riders. Therefore, the intent of the promotional campaign is to make all-terrain vehicle riders aware of the consequences of riding irresponsibly, to stay on trails, to ride safely, and not to cause damage to the environment. Interestingly, the ATV Task Force had a similar mandate to encourage safe and environmentally responsible use of all-terrain vehicles.

The CATV ATV Smart Rider Program includes all-terrain vehicle rider courses, CDs and booklets. The CD provides information along with visual graphics on the following topics:

- Safety Awareness
- ATV & the Law
- Ownership and Responsibility
- Operator Responsibility
- Review and Safety Check

The ATV Smart Rider Program

5. RECOMMENDATIONS

The ATV Task Force met between December 2000 and June 2001 to discuss issues and concerns relative to all-terrain vehicle use in New Brunswick, receive presentations and submissions from stakeholders and the general public, and develop specific recommendations for consideration by Government.

The Task Force received and considered in excess of one hundred recommendations. A consensus based approach was taken in arriving at key recommendations in a number of areas that the Task Force felt addressed the issues and concerns identified in this Report. It was also the consensus of the Task Force that the more detailed recommendations that were considered should be included as an attachment to the Report to serve as a reference for those tasked with acting on the recommendations (see Attachment N).

The areas of intervention that were determined to be most practical in reducing the impact of all-terrain vehicle use fall into seven areas: public safety, environmental protection, enforcement, legislation, trail networking, education, and funding. Some of the recommendations can be achieved in the immediate future, however some will require further investigation by Government to determine their feasibility.

The Stakeholders strongly agree that the issues identified in this Report relative to all-terrain vehicle use in the Province of New Brunswick have been ignored by Government for far too long. They also agree that none of these areas by themselves will provide a solution to the problems identified, consequently the recommendations are numbered for ease of reference only. It is very important that Government consider the recommendations as a package, as by themselves they will not make a significant impact or be a credible solution.

In addition to the recommendations falling into the above noted areas, the ATV Task Force recommends:

1. That the New Brunswick Government encourage the development of a private Trails and Greenways Authority.
2. That any program developed as an outcome of this Task Force should be developed with the appropriate performance measurement indicators to allow for evaluation.

PUBLIC SAFETY

Whereas with the increase in sales of all-terrain vehicles in New Brunswick, there has also been an increase in the number of reported accidents, a 75% increase from 1996 to 2000;

And whereas a retrospective review of the trauma data bank on all-terrain vehicle related admissions to the Saint John Regional Hospital found there were 106 all-terrain vehicle related admissions during the study period. All-terrain vehicle related admissions to the ICU (45) cost the Saint John Regional Hospital approximately $128,297.00 for ICU costs, and it was estimated that seven (7) patients, who would require long term, ongoing care could cost the Province in the range of $10.5 to $28 million.

And whereas Coroner records on accidental motor vehicle deaths indicate that the percentage of deaths associated with three and/or four-wheel all-terrain vehicle has increased from 2.8% in 1997-1998, to 3.7% in 1998-1999, to 4.9% in 1999-2000;

And whereas over one-half of the reported all-terrain vehicle collisions are occurring while driving on roads and highways, and close to one-third of the accidents involve a collision between an all-terrain vehicle and an "on-road" vehicle;

And whereas in a review of data from the Canadian Institute for Health Information, it was found that all-terrain vehicle injuries were most common among male children and in children aged 15 to 19 years. Further, it was found that approximately half of the all-terrain vehicle related injuries occurred in the summer months (June to August) and on the weekends, with the most common time reported for accidents occurring being between 4pm and 8pm. Therefore, this would suggest that most accidents occurred during recreational use as opposed to non-recreational use of the vehicle;

And whereas Canadian and U.S. studies have revealed the following risk factors associated with off-road vehicle use: excessive speed, improper apparel and non-use of helmets, inexperience, and alcohol abuse;

And whereas a risk survey completed by the Consumer Product Safety Commission, Washington, DC identified the following risks associated with all-terrain vehicle use:

- risk of injury declines with age;
- risk for children is about 2.5 times the risk of drivers aged 16-34, and about 4.5 times the risk for drivers aged 35-54;
- risk declines with driving experience;
- risk declines with the percentage of time that all-terrain vehicle are used in non-recreational (as opposed to recreational) activities;
- risk is higher for males than for females;

And whereas the Canada Safety Council (CSC) has developed a rider training program that is supported logistically and financially by the Canadian All-Terrain Vehicle Distributors Council (CATV), which is being promoted throughout the summer of 2001 in New Brunswick and Nova Scotia through an advertising and public relations campaign;

And whereas the Task Force members recognize that full-size vehicles are not appropriate for children under the age of 16 years and most manufacturers recommend 16 years as the minimum age of operation;

The ATV Task Force makes the following recommendations with respect to public safety:

3. That youth between the ages of 14 and 16 years be required to obtain an all-terrain vehicle learner's permit, for which they must have parental permission. The learner's permit should only be obtained under the following conditions:
   - must successfully complete a mandatory Canada Safety Council approved training course;
   - must be supervised at all times by a parent or legal guardian who has successfully completed a Canada Safety Council approved training course and has a valid drivers license; and
   - the size of the all-terrain vehicle being operated cannot exceed the size recommended for their age by the manufacturer.
4. That everyone 16 years of age and older be required to have a valid drivers license, with an additional class being added for all-terrain vehicles, and to successfully complete a mandatory Canada Safety Council approved training course, to be completed within three years of this provision being enacted.

Considering the volumetrics relative to the number of persons that would have to be CSC trained within three years of this provision being enacted, the Task Force could not reach consensus on grandfathering current all-terrain vehicle operators. It is recommended that Government should give further consideration to who should receive mandatory training.

5. That there be a requirement for mandatory personal liability insurance for all-terrain vehicles, unless the vehicle is being operated on land owned by the operator.
6. That no person shall operate an all-terrain vehicle unless it is equipped with appropriate headlamps and tail lamps, which must be in continuous operation.
7. That the original equipment regulating noise level on off-road vehicles should not be removed or replaced, recognizing there might need to be an exception for those vehicles used in connection with special all-terrain vehicle events.

8. That in New Brunswick, number plates should be standardized with lettering being consistent with the lettering and number plates used on all other motor vehicles, and mounted on the front and rear of the all-terrain vehicle.

9. That the Province of New Brunswick explore with other jurisdictions the feasibility of a standardized plate for all-terrain vehicles across Canada.

10. That no operator of an all-terrain vehicle shall carry a passenger or occupant when operating an all-terrain vehicle in the Province of New Brunswick unless:

    a) the vehicle is designed and equipped by the manufacturer to carry more than one person; or

    b) the person other than the operator rides on a seat attached to the vehicle that is designed or endorsed by the manufacturer of the vehicle upon which it is attached.

11. That a specific education and enforcement effort be developed and implemented immediately to reduce accidents and prohibit the use of all-terrain vehicles as "on-road" vehicles.

12. That an All-Terrain Vehicle Safety Committee be established with the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. and other stakeholders to coordinate and promote education and awareness initiatives.

13. That the Department of Health and Wellness work with the Health Care Corporations to collect and record data province-wide with respect to off-road vehicle accident injuries, emergency room visits, hospitalizations, and health care costs, being able to report on each type of off-road vehicle separately.

ENVIRONMENTAL PROTECTION

Whereas several stakeholders have concerns with respect to vehicle trespass on agricultural and woodlot lands, and the associated damages; an issue that was brought to Government and resulted in the establishment of the Wood Theft Working Group in May 2000;

And whereas the unrestricted use of all-terrain vehicles has resulted in severe environmental damage, including but not limited to habitat destruction and fragmentation, and soil compaction and erosion which requires extensive and costly restoration;

And whereas several presentations to the Task Force identified the impact of all-terrain vehicle use on species that inhabit or breed in streams, rivers, ponds, marshes or bogs, and on beaches including the Piping Plover which has been on the endangered species list since 1985;

And whereas about 40% of New Brunswick's population obtain their water supply from surface watersheds, and the area directly adjacent to the water supply reservoirs, lakes and the streams which flow into them, is the most critical, and therefore land use in these areas can have a direct impact on the water quality;

And whereas the Province of New Brunswick is unique in that it manages Crown Lands covering approximately half of the province. Therefore, it is necessary to protect its substantial investment in public property and to safeguard the property of its citizens;

The ATV Task Force makes the following recommendations with respect to environmental protection:

14. That the Province of New Brunswick restrict new trail development in potable watershed areas and potable wellfield areas.

15. That the Province of New Brunswick restrict new trail development in environmentally sensitive areas, having consideration for wetlands, wildlife, fish populations, natural areas, rare, endangered and threatened species, and coastal habitat.

16. That all-terrain vehicle use be legally restricted to designated trails, with legitimate exceptions, i.e., for enforcement, employment, search and rescue, fire suppression.

17. That an information and education program be developed with respect to environmental consequences as a result of all-terrain vehicle use.

ENFORCEMENT

Whereas the increased use of all-terrain vehicles is raising concerns about the environment, increased opportunities for incidents of crime, trespass on trails and private property, thus leading to confrontations with private landowners and other recreational users;

And whereas people are frustrated by the lack of an effective response by enforcement agencies with respect to illegal activity and trespass by all-terrain vehicles;

And whereas there is a need to clearly identify which agency is the lead authority in terms of enforcing legislation pertaining to off-road vehicle use;

And whereas all-terrain vehicle related complaints are not tracked adequately and consistently across the province;

The ATV Task Force makes the following recommendations with respect to enforcement:

18. That a dedicated enforcement program be developed and delivered with a mandate to act on the recommendations of the ATV Task Force.

19. That the Province clearly identify which agency (municipal, regional or provincial) has the lead in terms of enforcement of all legislation dealing with the issues identified by the ATV Task Force.

20. That enforcement agencies collect data with respect to violations committed in the operation of off-road vehicles, in order to more accurately assess enforcement results.

21. That a training program be developed and delivered to enforcement personnel which should include, but not be exclusive to, operator safety, environmental issues and legislation.

LEGISLATION

Whereas there is a need for legislative and/or regulatory amendments to provide enforcement agencies with the necessary tools for enforcement;

And whereas the Union of Municipalities of New Brunswick has previously petitioned "the Minister of Transportation to deal with the issues within the *All-Terrain Vehicle Act,* to enable municipalities to accommodate all terrain vehicles within their boundaries if and where they desire in a legal, safe and liability free manner" (Resolution U-97-03). While subsection 37(1) of the *All-Terrain Vehicle Act* provides for by-law enactment, Ministerial approval for all-terrain vehicle travel on provincially designated highways in municipalities is restricted by other sections of the *All-Terrain Vehicle* and *Motor Vehicle Acts*;

And whereas the Department of Natural Resources and Energy has made a formal request to the Department of Public Safety to amend the *All-Terrain Vehicle Act* to allow for the designation of all-terrain vehicle trails on Crown land;

And whereas the issues identified to the Task Force resulted in a heightened awareness of the need for legislative changes:

The ATV Task Force makes the following recommendations with respect to legislation:

22. That the Province review the adequacy of the *All-Terrain Vehicle Act* and update it so that it is compatible with other relevant legislation.

23. That the Province review all existing Provincial legislation and policies as they apply to off-road vehicles and the issues brought to the Task Force.

24. That the Province define an all-terrain vehicle in legislation in order to recognize its unique operating characteristics versus snowmobiles and other off-road vehicles, taking into consideration appropriate size and weight restrictions.

25. That the Province examine and amend as necessary the definition of the term highway in the *All-Terrain Vehicle Act* to facilitate trail development.

26. That the Province consider granting municipalities, municipal authority to enact by-laws with respect to the use of highway right-of-ways within their boundaries.

27. That the Province enact new legislation to provide law enforcement agencies with the appropriate tools to effectively deal with the problems created by all-terrain vehicle use, including but not limited to the following:

    a) allow for the issuance of tickets for all offences;

    b) penalties that are a meaningful deterrent;

    c) ensure that all penalties under this Act are linked to an operator's motor vehicle drivers license;

    d) an off-highway vehicle operated in violation of this Act may be immediately impounded by a law enforcement officer;

    e) require an owner of a vehicle to provide the name and address of an operator of a vehicle alleged to have committed an offence; and

    f) link the responsibility for the operation of an off-highway vehicle in violation of this Act, to the parent or legal guardian of individuals under 19 years of age.

TRAIL NETWORKING

Whereas Task Force members and presenters recognize the need for an all-terrain vehicle trail system to provide recreational all-terrain vehicle owners with a place to operate their vehicles legally, without significant impact to the environment and landowners, and to reduce conflict with other trail systems users;

And whereas the location of future off-road vehicle trails in the designation process will also be important in minimizing the potential for accidents, liability issues and environmental damage;

And whereas several submissions to the Task Force noted the significant noise and dust pollution associated with all-terrain vehicle use, which hinders others' enjoyment of nature and wildlife and greatly impacts on their ability to enjoy their property, as well as exacerbates some health problems;

And whereas all-terrain vehicles illegally operating along highway shoulders and foreslopes have severely rutted these components of the highway infrastructure, and operating parallel to railway tracks wears down the structure by weakening the soil, creating serious safety hazards;

And whereas all-terrain vehicles are illegally operating on the Sentier NB Trail and managed snowmobile trail leading to public safety hazards, and conflicts with other trail users;

The ATV Task Force makes the following recommendations with respect to designated trail networking:

28. No person shall operate an all-terrain vehicle in the Province of New Brunswick without the documented permission of the landowner.

29. No person shall operate a motorized vehicle on lands not owned by the operator or owner of the vehicle or on any trail or non-highway road that is restricted to pedestrian or animal travel. A person is guilty of unlawfully operating a vehicle on a trail if he operates any motorized vehicle on a walking, hiking, bicycling, snow walking, cross country skiing, or equestrian trail, including but not limited to the Sentier NB Trail, Trans Canada Trail and International Appalachian Trail, without the documented permission of the landowner.

30. No person shall operate a motorized vehicle other than a snowmobile on lands which are managed snowmobile trail as defined in the Act, unless that use has been authorized by the New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc., or unless the use is necessitated by an emergency involving the safety of persons or property.

31. The designation/approval process for trail development should take into consideration appropriate standards, planning, environmental protection and public safety.

32. Standardized province-wide identification and mapping systems should be developed for all-terrain vehicle designated trails.

33. That the following areas be explored for use as part of an all-terrain vehicle trail system with appropriate planning and the documented permission of the landowner:

    a) utilities/easements;

    b) highway rights-of-way;

    c) Crown lands;

    d) Private lands;

    e) Federal lands;

    f) Corporate lands;

    g) private rail lands; and

    h) First Nations lands.

EDUCATION

Whereas education and awareness programs and initiatives are required with respect to safe operating practices to reduce all-terrain vehicle related accidents;

And whereas education and awareness programs and initiatives are required with respect to the environmental consequences of all-terrain vehicle use to reduce environmental damage;

And whereas education and awareness programs and initiatives are required with respect to the Provincial Legislation regulating all-terrain vehicle use to clearly identify enforcement authority;

And whereas education and awareness programs and initiatives are required with respect to trail access;

And whereas there is a requirement for a training program for enforcement personnel with respect to all-terrain vehicle use;

And whereas advertisements are depicting irresponsible use of all-terrain vehicles including environmentally damaging and unsafe operating practices;

The ATV Task Force makes the following recommendations with respect to education:

34. That programs and initiatives be developed and delivered to address the education/training needs as identified above.

35. That manufacturers/dealers should be encouraged to promote the legal, safe and environmentally responsible use of all-terrain vehicles through their marketing and promotion advertisements.

FUNDING

Whereas the success of the aforementioned recommendations hinges on the need for funding;

And whereas funding is needed for:

a) enforcement;

b) public safety;

c) environmental remediation;

d) trail development;

e) education and awareness initiatives

And whereas the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. has previously requested a rebate similar to the arrangement with the New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc.;

And whereas the ATV Task Force endorses the principle of **user-pay** for the development of a designated all-terrain vehicle trail network;

The ATV Task Force makes the following recommendations with respect to funding:

36. That sufficient funding be provided for the above purposes and that Government and the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. consider the following means and/or any other means to secure the necessary funding:

    a) increase in registration/license fees;

    b) trail development rebate;

    c) trail pass;

    d) levy at point of sale;

    e) surcharge on convictions;

    f) all-terrain vehicle industry/manufacturer support.

37. Considering the immediate need for an adequate level of enforcement, that Government give priority to funding for the development and delivery of a dedicated enforcement program with a mandate to act on the recommendations of the ATV Task Force.

38. Considering the immediate need for trail development, that a trail development fee be added to the registration fee and refunded to the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc.

39. In addition to any funding that may be forthcoming from a registration rebate, that Government encourage the New Brunswick All-Terrain Vehicle Federation Inc. to explore other means for funding, including but not limited to:

    a) private grants or donations;

    b) Municipal/Local Service Districts contributions

ATTACHMENT A

TERMS OF REFERENCE ATV TASK FORCE WINTER 2000

INTRODUCTION

In August of this year, the Honourable Milton Sherwood, Minister of Public Safety announced that the Department would consider the value of establishing an All Terrain Vehicle (ATV) Task Force. On November 14, 2000, the Government's Throne Speech identified that an ATV Task Force would be established to encourage safe and environmentally responsible use of all-terrain vehicle's.

The Task Force is mandated to discuss and make recommendations on the following issues: public safety, trail networking, environmental impact and legislative changes.

In order to meet this mandate, the **Task Force** will:

1. identify issues and concerns relative to public safety, trail networking, environmental impact and analyze the nature and scope of enforcement problems;
2. research and review all-terrain vehicle legislation in other jurisdictions;
3. identify the economic impact of all-terrain vehicle use in New Brunswick, i.e., ;
   - sales
   - tax revenue
   - registration fees
   - tourism potential
   - costs
4. develop a profile of the average all-terrain vehicle user in the Province of New Brunswick;
5. research safe operating practices, safety training and education/promotional material available in New Brunswick and other jurisdictions;
6. request and receive input from the general public by way of written submissions;
7. consider the recommendations of the Wood Theft Working Group which were deferred to the ATV Task Force;
8. propose solutions and make recommendations to address the issues and concerns identified by stakeholder groups and the general public;
9. submit a formal report to Government by June 2001.

PROJECT MANAGEMENT

The Department of Public Safety will be the lead Department for the purpose of the Working Group. Mr. Michael Connolly, Assistant Deputy Minister, Safety Services Division will act as Chairperson.

TIME FRAME

The ATV Task Force will meet regularly from December 2000 to June 2001. It is anticipated that there will be approximately five (5) meetings, tentatively scheduled for the following dates:

December 5, 2000

February 15, 2001

March 15, 2001

April 12, 2001

May, review of final draft of the report, schedule meeting if necessary

TASK FORCE COMPOSITION

New Brunswick All Terrain Vehicle Federation Inc.

Royal Canadian Mounted Police

New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc.

Department of Public Safety

New Brunswick Safety Council Inc.

Department of Business New Brunswick

New Brunswick Trails Council Inc.

Department of Natural Resources & Energy

New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc.

Department of Environment & Local Government

Conservation Council of New Brunswick Inc.

Department of Justice

New Brunswick Association of Chiefs of Police

Department of Transportation

BACKGROUND

All-terrain vehicle use is increasing. As of March 31, 1999 there were 22,000 all-terrain vehicle's registered with the Department of Public Safety. The number of deaths associated with all-terrain vehicle accidents in NB this year at six (6) has surpassed the typical annual total for the province.

At present, the places where all-terrain vehicles may legally operate are very limited. *The All Terrain Vehicle Act* prohibits all-terrain vehicle operation on or within 7.5 meters of any roadway or place that is used by motor vehicles. All-terrain vehicle's are not allowed on the multi-purpose Sentier New Brunswick Trail (SNBT), leased Snowmobile Federation trails on Crown lands and have limited access on private lands.

The increased use of all-terrain vehicle's is raising concerns about damage to the environment, the greater exploitation of fish and wildlife, increased opportunities for and incidents of crime, trespass on private property and confrontations with private landowners and other recreational users.

The Department of Natural Resources and Energy has worked with the New Brunswick All Terrain Vehicle Federation (NBATVF) to develop a framework for the designation of NBATVF trails on Crown lands. Government directed the Department of Natural Resources and Energy to assist the NBATVF by designating Crown woods access roads as all-terrain vehicle trails. The NBATVF was issued a License of Occupation under the Crown Lands and Forest Act authorizing the non-exclusive use of designated Crown woods access roads as NBATVF trails. An interim policy was established, but to date, no trails have been designated. A legal opinion received from Justice recommended a regulation change to the all-terrain vehicle legislation permitting access to Crown woods roads.

ATTACHMENT B

ATV TASK FORCE PARTICIPANTS

Mr. Ross Antworth	General Manager, New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc.
Mr. Stuart Blair	Vice-President, New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc.
Mr. Jim Burns	Senior Policy Advisor, Department of Justice
Mr. Michael Connolly (Chairperson)	Assistant Deputy Minister, Safety Services Division, Department of Public Safety
Ms. Jocelyne Gagnon	Policy Advisor, Department of Public Safety
Mr. Frank Graham	President, New Brunswick All Terrain Vehicle Federation Inc.
S/Sgt. Brian Griffiths	Criminal Operations, Royal Canadian Mounted Police
Ms. Karen Hughson	Policy Advisor, Department of Public Safety
Mr. Gary Jochelman	Executive Director, Business New Brunswick
Mr. Kenton Kinney	Planner, Department of Environment & Local Government
Mr. Barry LaBillois	New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc.
Mr. Scott Macdonald	Executive Director, New Brunswick Trails Council Inc.
Mr. Rino Martin	Executive Director, New Brunswick All Terrain Vehicle Federation Inc.
Mr. Brian McEwing	Director of Planning and Land Management, Department of Transportation
Mr. Kevin McKeen	Policy Analyst, Department of Natural Resouces & Energy
S/Sgt. Dave Parks	Saint John Police Force, New Brunswick Association of Chiefs of Police
Mr. David Peterson	President, New Brunswick Trails Council Inc.
Mr. Carl Smidt	President, New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc.
Mr. Tom Sproull	Program Manager, New Brunswick Safety Council Inc.
Mr. David Thompson	Project Coordinator, Conservation Council of New Brunswick Inc.

ATTACHMENT C

SUBMISSIONS: ISSUES, CONCERNS AND RECOMMENDATIONS

There were fifty-six (56) submissions to the Task Force on behalf of ninety-four (94) individuals and/or organizations. From these fifty-six submissions, a summary of the broad issues and concerns identified and the percentage of times they were mentionned was calculated. Each submission may have addressed more than one issue.

4% concerned all all-terrain vehicle operators are portrayed as irresponsible trespassers

18% promote and/or practice safe and responsible all-terrain vehicle use

25% noted the economic benefits (for the Province and secondary industries) from this recreational activity

14% noted that all-terrain vehicle owners contributed tax dollars to the development of the various trail systems and feel they have the same right to access them

25% supported equal, shared use of trails by all users

20% supported the need for a separate all-terrain vehicle trail system

5% opposed new restrictions on all-terrain vehicle owners/operators

34% cited public safety concerns such as speed, no helmets, no lights, children as operators or passengers, and the mix of motorized and non-motorized uses on the same trail

45% cited issues such as illegal access (private property, Sentier NB Trail, managed snowmobile trail and public roads) and illegal activities facilitated by all-terrain vehicle use

38% cited environmental issues and damage (including fish and wildlife)

25% advocated the need for mandatory training and education for all parties, mandatory licensing requirements and age of operation, and mandatory safety equipment

38% argued for the need for guidelines/controls/laws with respect to the operation of all-terrain vehicles, and cited concerns with the current level of enforcement and the need for tools for law enforcement

Attachment D

Presentations & Formal Submissions to the Task Force
Organizations and Departments

Mr. Adrian Coleman	Manager, Legislative & Member Services, Canadian All-Terrain Vehicle Distributor's Council
Mr. Chris Steeves	President, New Brunswick Ground Search and Rescue Association Inc.
Mr. Kevin McKeen	Policy Analyst, Department of Natural Resources & Energy
Mr. David Olmstead	The Keswick River Society Inc.
Mr. Rino Martin	Executive Director, New Brunswick All Terrain Vehicle Federation Inc.
Mayor Raymond Murphy & Ms. Yvonne Gibb	President & Executive Director, Union of Municipalities of New Brunswick
Ms. Pierette Mercier	New Brunswick Federation of Naturalists Inc.
Mr. Barry LaBillois	New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc.
Ms. Diane Amirault	Wildlife Biologist, Species at Risk Program, Canadian Wildlife Service, Environment Canada
Mr. Ross Galbraith	Migratory Bird Enforcement Coordinator, NB and PE, Canadian Wildlife Service, Environment Canada
Mr. Brian McEwing	Director of Planning and Land Management, Department of Transportation
Mr. David Peterson	President, New Brunswick Trails Council Inc.
Mr. Carl Smidt & Mr. Ross Antworth	President & General Manager, New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc.
Mr. Peter DeMarsh & Mr. Bruce Oliver	New Brunswick Federation of Woodlot Owners Inc., New Brunswick Federation of Agriculture Inc., and la Fédération des agriculteurs et agricultrices francophone du Nouveau-Brunswick Inc.
Ms. Roberta Clowater	NB Protected Natural Areas Coalition
Ms. Sharon Kingston-Eldridge	New Brunswick Wildlife Federation
Mr. Mike Whalen	General Manager Operations, Maritimes & Northeast Pipeline
Dr. S. Walling	Neurosurgeon, Department of Neurosurgery, Saint John Regional Hospital
Mr. Jean Claude Santerre	Superintendent of Transportation, New Brunwick East Coast railway
Mr. Michael Gorman, P. Eng.	President, MRDC Operations Corporation

ATTACHMENT E

HEALTH CARE COSTS
DEPARTMENT OF HEALTH AND WELLNESS - HFUMS

1998-1999	
Number of injuries for the fiscal year	88
Average number of days spent at the hospital	4
Average age of patient	30
Number of drivers	58
Number of passengers	13
Unknown	17
Relative cost*	**$252,378**
1999-2000	
Number of injuries for the fiscal year	121
Average number of days spent at the hospital	5
Average age of patient	25
Number of drivers	80
Number of passengers	13
Unknown	28
Relative cost*	**$340,888**

** The relative cost provided, is not a true dollar amount but rather a cost assigned which is calculated using a specific relative measure of expected patient resource utilization multiplied by a dollar value assigned by Hospital Services, Department of Health & Wellness.*

ATTACHMENT F

THEFT AND TRESPASS: IMPACT ON LANDOWNERS AND INDUSTRY

REPORT OF THE WOOD THEFT WORKING GROUP

October 2000

Recommendations deferred to the ATV Task Force

for further consideration

Recommendation No. 8(b)(i) Provide an examination of the enforceability of Regulation 90-55 under the Trespass Act (blue disks) and Regulation 89-106 under the Fish and Wildlife Act (red and yellow disks).

It is recognized that there is a need for greater public education and promotion with respect to property rights. Circumstances relative to trespass have changed with the prevalence of all-terrain vehicle use. Only the issue of public education and promotion of property rights has been deferred to the Task Force. A separate committee chaired by DNRE is looking into the enforceability of the aforementioned regulations (blue, red and yellow disks).

The issue of education and awareness programs and initiatives with respect to a number of issues related to the operation of all-terrain vehicles has been addressed in the following recommendations of the ATV Task Force: numbers 12, 17, 21, 34, and 35.

Recommendation No. 8(f) Amend the ATV Act to create an offence for operating an ATV on private land without the owner's permission.

The issue of landowner permission has been addressed through the following recommendations of the ATV Task Force: numbers 16, 22, 23, 27, and 28.

Recommendation No.12(c) Require ATV operators to take the ATV Rider Course before being able to register their ATV if convicted of an offence under the Trespass Act. The ATV Rider's course is a 5 1/2 - 7 hour training program operated by CSC certified instructors.

The issue of mandatory training has been addressed through the following recommendations of the ATV Task Force: numbers 3 and 4.

ATTACHMENT G

HEALTH CANADA DATA

All-Terrain Vehicle Hospitalizations

Fiscal years 1994-1995 to 1998-1999, By sex and Province/Territory
(total counts and mean rates/100,000)

Province/Territory	Male		Female		Combined	
	Total	Mean rate	Total	Mean rate	Total	Mean rate
Canada	5,750	7.8	1,267	1.7	7,017	4.7
Newfoundland	209 1	5.0	47	3.4	256	9.2
Prince Edward Island	9	2.7	1	0.3	10	1.5
Nova Scotia	229	10.0	25	1.0	254	5.4
New Brunswick	352	18.8	77	4.1	429	11.4
Quebec	1,591	8.9	339	1.8	1,930	5.3
Ontario	1,228	4.5	231	0.8	1,459	2.6
Manitoba	263	9.4	79	2.8	342	6.0
Saskatchewan	237	9.4	61	2.4	298	5.8
Alberta	886	12.5	218	3.1	1,104	7.9
British Columbia	713	7.4	174	1.8	887	4.6
Yukon	5	6.1	2	2.7	7	4.5
Northwest Territories and Nunavut	28	16.0	13	8.1	41	12.2

All-Terrain Vehicle Hospitalizations

Fiscal years 1994-95 to 1998-99, By age group, Canada and New Brunswick
(total counts and mean rates/100,000)

Age group	ATV – Canada		ATV – NB	
	Total	Mean rate	Total	Mean rate
0-9	372	1.9	10	2.1
10-14	1,052	10.4	55	21.3
15-19	1,163	11.5	78	28.9
20-24	762	7.5	60	21.8
25-34	1,286	5.4	85	14.5
35-44	934	3.7	56	9.0
45-54	615	3.2	40	8.1
55-64	399	3.1	24	7.5
65+	434	2.4	21	4.5

All-Terrain Vehicle Deaths

Calendar years 1994 to 1998, By sex and Province/Territory
(total counts and mean rates/100,000),

Province/Territory	Male		Female		Combined	
	Total	Mean rate	Total	Mean rate	Total	Mean rate
Canada	123	0.17	18	0.02	141	0.10
Newfoundland	3	0.21	4	0.28	7	0.25
Prince Edward Island	0		0		0	
Nova Scotia	3	0.13	1	0.04	4	0.09
New Brunswick	7	0.37	0		7	0.19
Quebec	48	0.27	9	0.05	57	0.16
Ontario	19	0.07	1	<0.01	20	0.04
Manitoba	5	0.18	0		5	0.09
Saskatchewan	9	0.36	0		9	0.18
Alberta	17	0.24	0		17	0.12
British Columbia	11	0.11	3	0.03	14	0.07
Yukon	0		0		0	
Northwest Territories and Nunavut	1	0.57	0		1	.30

All-Terrain Vehicle Deaths

Calendar years 1994 to 1998, By age group, Canada and New Brunswick
(total counts and mean rates/100,000)

Age group	ATV – Canada		ATV – NB	
	Total	Mean rate	Total	Mean rate
0-9	12	0.06	0	
10-14	14	0.14	1	0.39
15-19	19	0.19	1	0.37
20-24	12	0.12	1	0.36
25-34	17	0.07	2	0.34
35-44	24	0.10	1	0.16
45-54	14	0.07	0	
55-64	15	0.12	0	
65+	14	0.08	1	0.21

ATTACHMENT H

CONSUMER PRODUCT SAFETY COMMISSION, WASHINGTON, DC INJURY SURVEY

Some of the results of the injury survey are as follows:

- 47% of the injuries occurring during the study period involved children under the age of 16;
- 95% of injured children were driving all-terrain vehicles larger than recommended for their age;
- an estimated 54,500 all-terrain vehicle-related injuries were treated in hospital emergency departments during 1997;
- 25% of the injuries were to passengers;
- 75% of the injuries occurred to males;
- 22% of injuries involved the head (concussion or brain injuries), at least 65% of the persons suffering head injuries were not wearing helmets;
- the largest injury diagnosis categories were contusions and abrasions (27%), and fractures and dislocations (26%);
- 37% of the injuries involved the arm region; 28% involved the leg region;
- 13% of the emergency department injuries were hospital admitted (compared to 4% of all product-related injuries);
- about 4% of drivers involved in injury incidents reported formal all-terrain vehicle training or training by a dealer or sales person.

A similar analysis of the New Brunswick data for injuries reported by the Department of Health and Wellness was conducted, the following information was extracted from the reported injuries of inpatients and day surgery:

- 20% of the injuries involved children under the age of 16;
- 52% of injured persons were driving the all-terrain vehicle ;
- an estimated 112 all-terrain vehicle-related injuries were treated as inpatients and day surgery patients during the fiscal year 1999-2000;
- 28% of the injuries were to passengers;
- 24.1% of injuries involved the head (concussion or brain injuries) (it is unknown if these people were wearing helmets);
- 18% of the injuries involved the arm region; 27% involved the leg region;
- 29% of the injuries involved the back/abdominal region (including internal organs, clavicles, ribs, and vertebrae).

ATTACHMENT I

WATERSHED PROTECTION PROGRAM
DEPARTMENT OF ENVIRONMENT AND LOCAL GOVERNMENT

There are three key features of this program;

- Designated watersheds, watershed areas that supply municipal drinking water for the province.
- Setback zone, protected area around each designated watershed. This area consists of the entire zone within 75 m back from the banks of most watercourses within the watershed.
- Watercourse Setback Designation Order defines the setback zones, and what can occur within them.

The Watercourse Setback Designation is written in such a way that all developments, activities, or things not described are prohibited within a protected area.

WHAT IS A PROTECTED AREA:

The protected area, as designated under the Watercourse Setback Designation, is an area within a horizontal distance of 75 metres from the bank of watercourses.

This protected area serves to prevent sediments, pollutants, and contaminants from reaching rivers, streams and lakes within the watershed.

WHAT PROPERTIES ARE AFFECTED BY THE WATERCOURSE SETBACK DESIGNATION:

For a property to be affected by the Watercourse Set Designation, the property must be contained within one of the designated watershed listed in the accompanying table.

Although watercourses include lakes, rivers and most streams within a watershed, some very small seasonal brooks, ditches, and wetlands may not be included. The 75 metre setback applies only to watercourses which are specifically identified on plans contained in the general register of protected areas (setback zones) maintained in the office of the Minister of the Environment and Local Government.

Maps showing the designated watersheds and selected watercourses can be obtained from either the Department of the Environment and Local Government, or Geographic Information Corporation Office (Land Information Centre).

List Of Designated Watersheds

Municipality		Watershed
Baker Brook	A1	Ruisseau à Zépherin Watershed
Bath	A2	Watershed Of Unnamed Tributary to Saint John R.
Bathurst	A3	Carters Brook Watershed
	A4	Middle River Watershed
Campbellton	A5	Prichard Lake – Smith Lake Watershed
Clair	A6	Ruisseau Thompson Watershed
Dalhousie	A7	Charlo River Watershed
Edmundston	A8	Ruisseau à Blanchette Watershed
	A9	Rivière Iroquois Watershed
Eel River Crossing	A10	Eel River Watershed
Moncton	A11	Turtle Creek Watershed
	A12	McLaughlin Road Reservoir Watershed
Perth-Andover	A13	Huds Brook Watershed
Petit-Rocher	A14	Nigadoo River Watershed
Plaster Rock	A15	Tobique R. Watershed downstream of the mouth of Two Brooks
Riverside-Albert	A16	Arabian Vault Brook Watershed
Rivière Verte Branch Green River	A17	Green River Watershed downstream of the mouth of Little Forks
Rothesay	A18	Carpenter Pond Watershed
Sackville	A19	Ogden Mill Brook Watershed
Saint-Basile	A20	Watershed of Unnamed Tributary to Ruisseau des Smyth
Saint-François-de-Madawaska	A21	Watershed of Unnamed Tributary to Saint John River
Saint-Hilaire	A22	Ruisseau à Félix-Martin Watershed
Saint-Jacques	A23	Rivière à la Truite Watershed
	A24	Watershed of Unnamed Tributary to Madawaska River
Saint John	A25	Lock Lomond Watershed
	A26	East and West Musquash Watershed
	A27	Spruce Lake Watershed
Saint-Quentin	A28	Five Fingers Brook Watershed
St. Andrews	A29	Chamcook Lake Watershed
St. Stephen	A30	Dennis Stream Watershed
Verret	A31	Ruisseau Trois-Miles Watershed

WHAT ACTIVITIES ARE PERMITTED:

As long as all existing applicable municipal, provincial and federal laws are adhered to, proper permits are obtained, care and concern for the watershed water quality are exercised and no contaminant is added to any watercourse, a municipality, person or corporate body may do the following within a protected area (setback zone) (All other developments and activities are prohibited):

x. enjoy access for primitive recreational uses:

These include such things as study of wildlife, hunting, fishing, trapping, canoe portaging, cross-country skiing and snowshoeing. Harvesting of wild crops by non-motorized mechanical means is also permitted;

y. operate a motorized vehicle on provincial highways existing as of November 8, 1990;

z. survey and post signs;

aa. carry out emergency operations conducted for the public health, safety or general welfare; Included are natural resource protection, law enforcement and search and rescue operations;

bb. rebuild, maintain, renovate or make additions to existing single family dwellings:

However, such residences must have on-site sewage disposal facilities that meet the requirements of the Department of Health and Community Services. Existing residential buildings **cannot be converted to increase the number of family units**. Where an existing dwelling has been damaged or destroyed it may be rebuilt, after notifying the Minister, as long as it is no closer to the watercourse than the existing dwelling was and no additional buildings are built. Measures to prevent the discharge of sediments into the watercourse must be undertaken.

Routine residential property maintenance may be carried out. Additional landscaping may also be carried out provided that the landscaping is at least 5 metres from the banks of the watercourse and no trees are cut within 15 metres from the banks of the watercourse. Landscaping does not include major structures such as garages, swimming pools and ponds. Maintenance or upgrading of existing septic systems is also permitted;

cc. on residential properties only, remove dead and blown down trees within 15 metres of the banks of a watercourse;

1. **within 1 kilometre upstream of a surface water supply intake, carry out tree planting activities between 30 and 75 metres from the banks of the watercourse;**

2. **at a distance greater than 1 kilometre upstream of a surface water supply intake, carry out tree planting activities between 15 and 75 metres from the banks of a watercourse;**

dd. within 1 kilometre upstream of a surface water supply intake, selection cut by mechanical or by non-mechanical means between 30 and 75 metres from the banks of a watercourse:

Cutting within this zone must only occur from January 1 to March 31 of each year south of the Village of Bath; and only from November 1 to March 31 of the following year north of the Village of Bath. During any five year period, no more than 30 percent of the stems, or up to 30 percent of the volume, may be removed on any property within the protected area.

1. **at a distance greater than 1 kilometre upstream of a surface water supply intake, selection cut by mechanical or non-mechanical means between 15 and 75 metres of a watercourse;**

Cutting within this zone must only occur from January 1 to March 31 of each year south of the Village of Bath, and only from November 1 to March 31 of the following year north of the Village of Bath. During any five year period, no more than 30 percent of the stems, or up to 30 percent of the volume, may be removed on any one property OR the volume of trees cut is cut in accordance with the forest management plan prepared by a Registered Professional Forester.

A selection cut means a method of cutting trees such that:

a. a well-distributed stand of trees and other vegetation is maintained,

b. the trees cut are limited to 10 centimetres or more in diameter at 1.36 metres above ground level, and

c. no opening greater than 300 square metres are created in the forest canopy.

ee. within 1 kilometre upstream of a surface water supply intake, carry out existing agricultural activities between 30 to 75 metres from the banks of a watercourse;

Within this zone, plowing or tilling must be contoured across the slope, and cannot occur on slopes greater than 5 horizontal to 1 vertical, without construction of diversion terraces. Surface runoff from each field must not flow directly into the watercourse. Fields used for livestock grazing must have a suitable fence constructed, in order to keep livestock at least 30 metres from the watercourse. Green manuring or incorporation of green plant material, other than the primary crop, into the soil, is also required within the zone, in addition to inorganic fertilizing;

1. at a distance greater than 1 kilometre upstream of a surface water supply intake, carry out existing agricultural activities between 15 and 75 metres from the banks of a watercourse;

Within this zone, plowing or tilling must be contoured across the slope, and cannot occur on slopes greater than 5 horizontal to 1 vertical, without construction of diversion terraces. Surface runoff from each field must not flow directly into the watercourse. Fields used for livestock grazing must have a suitable fence constructed, in order to keep livestock at least 15 metres from the watercourse. Green manuring or incorporation of green plant material, other than the primary crop, into the soil, is also required within the zone, in addition to inorganic fertilizing;

2. at a distance greater than 1 kilometre upstream of a surface water intake, hay removal is permitted up to 5 metres from the bank of a watercourse;

ff. within 1 kilometre upstream of a surface water supply intake, spray pesticides between 30 and 75 metres from the bank of a watercourse;

Any person who sprays pesticides within this area must hold a Class B level 4 or other appropriate certification under the Pesticides Control Act:

1. at a distance greater than 1 kilometre upstream of a surface water intake, spray pesticides are permitted between 15 and 75 metres from the bank of a watercourse; Any person who sprays pesticides within this area must hold a Class B Level 4 or other appropriate certification under the Pesticides Act:

gg. construct roads at approved watercourse crossings provided that guidelines as specified in the Watercourse Setback Designation are followed:

These guidelines help prevent the direct discharge of sediment into a watercourse by specific construction methods designed to minimize ground disturbance and prevent erosion;

An approved watercourse crossing is a watercourse crossing that has been approved by the Minister of the Environment under the Watercourse Alteration Regulation;

hh. install and operate electrical pump stations, provided that they conform to the standards specified in the Watercourse Setback Designation;

ii. install and operate fuel powered pumps, provided that they conform to the standards specified in the Watercourse Setback Designation, only between 30 and 75 metres of the banks of a watercourse;

jj. undertake underground exploration/ development work or mineral extraction if the work is at sufficient depth not to influence the watercourse;

kk. drive motorized recreational vehicles at approved watercourse crossings;

ll. use existing public beaches:
This includes beaches on both public and/or private land on which the general public have access to the purpose of swimming;

mm. use existing public boat launching areas;

nn. construct and operate substations, terminal stations and any part of a transmission line at approved watercourse crossings;

oo. undertake sugar bush operations:
However, no mechanical equipment or sap processing may occur within 30 metres of the watercourse;

1. **conduct watercourse bank protection activities in accordance with a permit issued under the Watercourse Alteration Regulation;**

pp. undertake certain surface mineral exploration activities, including establishing grid lines, prospecting, surveying, surveys and mapping;

qq. construct and operate the intake structure and conveyance works associated with a commercial aquaculture facility.

COMPLYING WITH THE WATERCOURSE ALTERATION SETBACK DESIGNATIONS

There will, of course, be developments or activities presently existing within the 75 metre setbacks which will not conform with the conditions of the Watercourse Setback Designation. The Minister of the Environment and Local Government has three options in addressing these situations;

1. to grant exemptions with specific conditions;
2. to refuse a request for exemption; or
3. to acquire all or a portion of the land.

Anyone owning or who is developing, constructing, operating or maintaining, within a protected area, an activity or thing which is prohibited, controlled, limited or otherwise affected by the Watercourse Setback Designation, and feels they are not able to comply with the requirements of the Watercourse Setback Designation, must request an exemption from the Minister of the Environment, in writing.

ATTACHMENT J

ENFORCEMENT STATISTICS

Statistics from Police Forces throughout the Province

Police Force	Year	Number of complaints	Nature of complaint(s)
Saint John	1999 2000	74 30	Driving on roadway Driving on private property Driving on school property Driving on playground
Rothesay Regional	1999 2000	28 46	Driving on roadway Driving on private property Driving on school property Driving on playground Walking trails and parks
Miramichi	1999-2000	57	Unauthorized use of all-terrain vehicles on walking trails and parks.
Edmundston	1999 2000	34 30	 2 accidents in 2000
Sackville		75-100 per year	Driving on roadway Driving on « Rails to Trails » Property damage 1 serious accident in 1998
St. Stephen	1999 2000	13 13	Driving on roadway Trespassing across private land
Woodstock	1999-2000	40	Driving on Sentier NBTrail Driving on roadway Accessing private property

Department of Natural Resources and Energy

Violations of the All-Terrain Vehicle Act, April 1, 2000 – March 31, 2001

Region	Convictions	Not completed	Not proceeded	Warnings	Withdrawn	Total
1	12	7	4	118	4	145
2	2	1	0	57	0	60
3	0	1	9	165	0	175
4	1	0	5	117	0	123
5	5	2	1	149	0	157
Total	**20**	**11**	**19**	**606**	**4**	**660**

"J" Division RCMP

Calls for Service (1) & Charges, All Terrain Vehicle Act

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Actual # of Calls	793 (2)	624	702	955	1360	1617
Total Charges (3)	432	314	302	424	614	670
# of Persons Charged	363 (4)	268	262	358	533	585
All-terrain vehicles	156	111	78	85	159	128
Snowmobiles	44	13	25	24	9	10

Based on District reports submitted for the period, Jan - April 2001, there was a minimum of 1219 hours enforcing the All Terrain Vehicle Act. During this time in excess of 2000 snowmobiles were checked, 86 P.O.P.A. tickets issued and 143 warnings administered. In addition, persons responsible for 4 break and enters into camps/cottages were apprehended and charged, one stolen all terrain vehicle was recovered, and joint RCMP / DNRE patrols for wood theft and camp checks were conducted.

(1) Includes requests for patrols, complaints and charges.

(2) There has been a 103.9% increase from 1995 to 2000, and a 159.1% increase since 1996.

(3) These represent charges under the *All-Terrain Vehicle Act* for all types of all terrain vehicles. From 1995 to 2000 there has been a 55.1% increase in the number of charges laid, with a 113.4% increase since 1996.

(4) The number of persons charged has increase 61.2% from 1995 to 2000, and 118.3% since 1996.

ATTACHMENT K

LEGISLATIVE COMPARISON: PROVINCIAL/TERRITORIAL ALL-TERRAIN VEHICLE LEGISLATION[28]

Alberta	Off-Highway Vehicle Act
BC	Motor Vehicle (All Terrain) Act
Manitoba	The Off-Road Vehicles Act
New Brunswick	All-Terrain Vehicle Act
Newfoundland	Motorized Snow Vehicles and All-Terrain Vehicles Act
Northwest Territories	All-Terrain Vehicles Act
Nova Scotia	Off-highway Vehicles Act
Nunavut	All-Terrain Vehicle Act[29]
Ontario	Off-Road Vehicles Act
PEI	Off-Highway Vehicle Act
Québec	An Act Respecting Off-Highway Vehicles
Saskatchewan	The All Terrain Vehicles Act
Yukon	Motor Vehicles Act
City of Yellowknife	All-Terrain Vehicles By-Law

DEFINITION ATV

Alberta

All-terrain vehicle means a wheeled or tracked motor vehicle designed for travel primarily on unprepared surfaces such as open country and marshland

does not include a snow vehicle, implement of husbandry or construction machinery

BC

All-terrain vehicle means a vehicle that is propelled by motorized power and capable of travel on or off highway as defined in the Highway Act, and that is designated as an all terrain vehicle by regulation

Manitoba

All-terrain vehicle means an off-road vehicle that operates or travels on three or more low-pressure tires, has a seat designed to be straddled by the operator of the vehicle, and has handlebars for steering the vehicle

New Brunswick

All-terrain vehicle means any motor vehicle designed or adapted for off-road use and includes dirt bikes, dune buggies, motorized snow vehicles and amphibious machines

Newfoundland

Vehicle means all motorized vehicles designed and constructed for travel on or immediately over land, water, snow, ice, marsh, swampland, and other natural terrain, including four-wheel drive or low-pressure-tire powered vehicles, low-pressure-tire motorcycles and related two-wheel vehicles, snowmobiles, amphibious machines, ground effect or air-cushioned vehicles, but does not include a motor vehicle

Northwest Territoties

All-terrain vehicle means a motorized vehicle that runs on wheels, tracks, skis, air cushions or any combination thereof and is designed for cross-country travel on land, water, snow, ice, marsh, swamp or on other natural terrain and includes an amphibious vehicle, a snow vehicle, a motorized vehicle mounted on three wheels, a pedal bicycle with motor attachment and any other vehicle prescribed to be included.

Special all-terrain vehicle means an all-terrain vehicle that operates on **three or four wheels**

Nova Scotia

Off-highway vehicle means a snow vehicle, three-wheel or four-wheel all-terrain vehicle, motorcycle, mini bike, four-wheel-drive or low-tire-pressure vehicle, dune buggy or vehicle or class of vehicle designated as an off-highway vehicle by regulation

Nunavut

This Act applies to any motorized vehicle that runs on wheels, tracks, skis, or air cushions and is designed for cross-country travel on land, water, snow or ice and weighs less than 900 kilograms. The Act also applies both inside and outside of communities

Part III of the Act makes rules for "special" ATV's, those that have three or four wheels. For special ATV's there are rules which apply on all highways, both inside and outside of the community

Ontario

Off-road vehicle means a vehicle propelled or driven otherwise than by muscular power or wind and designed to travel on not more than three wheels or on more than three wheels and being of a prescribed class of vehicle

[28] Most legislation was obtained online through the Provincial/Territorial Government's web site and might not have been the official version.

[29] This information was taken from a Summary of Nunavut's All-Terrain Vehicle Act that was available online, and not the official legislation.

PEI

All terrain vehicle means a wheeled or tracked motor vehicle designed for travel primarily on unprepared surfaces such as open country and marshland, but does not include a snow vehicle, implement of husbandry or construction machinery

the definition of an off-highway vehicle includes all terrain vehicles

Québec

This act applies to the following off-highway vehicles: snowmobiles, motorized all-terrain vehicle equipped with handlebars and at least two wheels, that is designed to be straddled, and such other motorized vehicles designed to travel off a public highway as are determined by regulation

Saskatchewan

All terrain vehicle means a self-propelled vehicle that is designed primarily for the movement of people or goods on unprepared surfaces, and has wheels in contact with the ground and includes a restricted use motorcycle, a mini-bike and an all terrain cycle

does not include a golf cart, snowmobile as defined in The Snowmobile Act, an agricultural implement or special mobile machine as defined in the Highway Traffic Act, or any vehicle that is required to be registered pursuant to the Highway Traffic Act

Yukon

The Motor Vehicles Act includes definitions of the following types of vehicles: air cushion vehicle, commercial vehicle, moped, motor cycle, motor vehicle, private vehicle, snowmobile and vehicle but does not include a definition of an all-terrain or off-highway vehicle.

City of Yellowknife

All-terrain vehicle means a motorized vehicle that runs on wheels, skis, air cushions or any combination thereof and is designed for cross-country travel on land, water, snow, ice, marsh, swamp or other natural terrain and includes an amphibious vehicle, snow vehicle, a motorized vehicle mounted on three or more wheels, a pedal bicycle with motor attachment, a motorcycle, moped or scooter that otherwise is not eligible for registration as a motorcycle pursuant to the Motor Vehicles Act, and any other vehicle prescribed to be included

Operation on Highways

Alberta

No person shall operate an off-highway vehicle on any portion of a highway, unless authorized under another provision of the act

BC

Unless he or she holds a valid and subsisting driver's licence issued under the Motor Vehicle Act, a person must not operate an all terrain vehicle on or across a highway as defined in the Highway Act or on any portion of the right of way of a highway, except as authorized under another provision of the act

Manitoba

Except as may be authorized under another provision of the act or under the regulations, no person shall operate an off-road vehicle upon or across a roadway or the shoulder thereof, on or across the median of a divided highway, or on the right-of-way of an interchange

New Brunswick

Subject to the regulations and any municipal by-law enacted under section 37, no person shall operate an all-terrain vehicle within 7.5 metres of the travelled portion of a highway, unless authorized under another provision of the act

Newfoundland

Except as permitted by this Act and the regulations, a person shall not drive a vehicle upon a highway unless that person is the holder of a class of driver's licence issued under the Highway Traffic Act and in the case of a person under 19 years of age, that person or the vehicle being driven is insured in the manner provided in the regulations

Northwest Territories

No person who owns an all-terrain vehicle shall permit any other person to, and no person shall, operate or otherwise be in control of an all-terrain vehicle on a roadway or shoulder of a roadway **lying outside a municipality or regulated area**

Subsection 3(1) provides general rules for operation on a roadway

Nova Scotia

Except as provided by this section or as authorized by the Minister pursuant to Section 13, no person shall operate an off-highway vehicle upon a highway, upon the shoulder adjoining the travelled portion of a highway or upon the median of a highway

Nunavut

No person under the age of 14 may operate a special ATV on a highway.

Ontario

This act does not apply in respect of off-road vehicles being operated on a highway.

PEI

No person shall operate an off-highway vehicle on any portion of a highway, unless authorized under another provision of the act.

Québec

An off-highway vehicle may be operated on lands in the public domain, subject to the conditions, restrictions and prohibitions imposed

an off-highway vehicle may be operated on roads and private roads open to public vehicular traffic. However, the owner of the road or the maintenance authority may prohibit off-highway vehicles or restrict their operation

an off-highway vehicle may be operated on the trails of an off-highway vehicle club. However, the club may prohibit off-highway vehicles or restrict their operation

no off-highway vehicle shall be operated on a public highway, unless authorized under another provision in the act

Saskatchewan

No person shall operate an all terrain vehicle on the travelled portion of a highway, unless authorized under another provision of the act

City of Yellowknife

The By-law sets out provisions whereby an all-terrain vehicle can operate on a highway

AGE OF OPERATION

Alberta

No person under the age of 14 shall operate an off-highway vehicle in a public place unless supervised by an adult person seated next to them or in close proximity while giving instruction

BC

May be prescribed by regulation

Manitoba

No person under the age of 14 years shall operate an off-road vehicle unless supervised and accompanied by and at all times within clear view of the person's parent or a person the age of 18 years and authorized by the parent

New Brunswick

No person under fourteen years of age shall drive an all-terrain vehicle unless supervised and accompanied by and at all times within the clear view of a person nineteen years of age or older

Newfoundland

Unless otherwise prescribed in the regulations, a person under the age of 16 years shall not drive a vehicle unless accompanied by a person who is 16 years of age or order and if, under the age of 19 years, is properly insured, or on whose behalf there is proper insurance for the operation of that vehicle in accordance with the regulations

Northwest Territories

No person under the age of 14 years shall operate a special all-terrain vehicle on a highway

Nova Scotia

No person who is under the age of fourteen years shall operate an off-highway vehicle and no person who owns or has control of an off-highway vehicle shall permit the operation of the off-highway vehicle by a person under the age of fourteen years, except

an off-highway vehicle may be operated by a person who is at least ten but less than fourteen years of age where the off-highway vehicle is operated by a child on private property of a parent or guardian of the child, or on private property of another person where the parent or guardian obtains permission for the child to operate the off-highway vehicle there or the operation is directly supervised by a person who is at least the age of majority

an off-highway vehicle may be operated by a person under the age of 10 years where...same as above

Nunavut

no person under the age of 14 may operate a special ATV on a highway

Ontario

No owner of an off-road vehicle shall permit a child under the age of twelve to drive the vehicle

this provision does not apply where the child is driving the vehicle on land occupied by the vehicle owner or under the close supervision of an adult

PEI

May be prescribed by regulation

Québec

Every operator of an off-highway vehicle must be 14 years of age or over

If the operator is under 16 years of age, he must hold a certificate obtained from an officer authorized by Government and that attests that the operator had the competence and knowledge required to operate an off-highway vehicle

Saskatchewan

No person under the age of 16 years shall operate an all terrain vehicle, unless authorized under another provision in the act

City of Yellowknife

No person under 14 years of age shall operate an all-terrain vehicle in the City of Yellowknife

INSURANCE REQUIREMENTS

Alberta

An insurer who issues a policy in respect of an off-highway vehicle shall also issue a financial responsibility card for each person who commonly drives the vehicle and for each off-highway vehicle in respect of which the policy is issued

BC

If a person applies for written permission to operate an all-terrain vehicle or a registration or transfer of registration of an all-terrain vehicle, the Insurance Corporation of British Columbia may refuse to issue the document sought by the applicant if the corporation is not satisfied that the vehicle is insured as required by regulations made under section 7(2)(i)

Manitoba

An off-road vehicle, other than an off-road vehicle of a dealer, shall not be registered unless the insurance premium prescribed in the regulations under the Manitoba Public Insurance Corporation Act has been paid for insurance against liability arising from bodily injury to or the death of one or more persons or loss of, or damage to property occasioned by the use or operation of an off-road vehicle at least to the limit required of an owner under those regulations

New Brunswick

No owner of an all-terrain vehicle shall drive it or permit it to be driven unless, if it is a **motorized snow vehicle**, it is covered by a motor vehicle liability insurance policy

Newfoundland

A person shall not drive, cause, allow or permit to be driven a vehicle unless that vehicle is registered and insurance requirements, as required by this Act and the regulations, are complied with

Northwest Territories

No person shall park a special all-terrain vehicle on a highway, other than a privately owned area that is designed and primarily used for the parking of vehicles, or operate a special all-terrain vehicle on a highway unless there is a motor vehicle liability policy that is in force for the vehicle and the evidences a contract that insures at least to the limits required by section 144 of the Insurance Act

Nunavut

All special ATV's operated on a highway must have a licence, insurance and registration

Ontario

No person shall drive an off-road vehicle unless it is insured under a motor vehicle liability policy in accordance with the Insurance Act

PEI

May be prescribed by regulation

Québec

The owner of an off-highway vehicle shall hold a civil liability insurance contract in an amount of not less than $500,000 that covers bodily injury and property damage caused by the vehicle

Saskatchewan

No person shall operate an all terrain vehicle on a highway, whether the travelled or untravelled portion of it, or on any public land unless there is, in respect of the operation of an all terrain vehicle, a subsisting contract of automobile insurance insuring the owner and every person who operates the vehicle in an amount of not less than the prescribed amount against liability imposed by law on the insured named in the contract or that other person for loss or damage resulting from the ownership of the all terrain vehicle and resulting from bodily injury to or the death of any person, and damage to property

City of Yellowknife

No person operating an all-terrain vehicle in the authorized areas within the City shall do so unless there is in force a policy of motor vehicle insurance and a minimum $500,000 public liability insurance on the all-terrain vehicle

TRESPASS

Alberta

A person who operates an off-highway vehicle without due care and attention or without reasonable consideration of other persons or property is guilty of an offence

BC

A person must not operate an all terrain in a careless, reckless or negligent manner so as to endanger or cause injury or damage to a person or property of another...on private property without the consent of the owner, lessee or occupant of it

Manitoba

No person shall operate an off-road vehicle on privately owned land without the express or implied consent of the owner or lawful occupier of the property

New Brunswick

No person shall operate an all-terrain vehicle without due care and attention or without reasonable consideration for persons and property

Newfoundland

A person who operates a vehicle without due care and attention, without reasonable consideration for other persons or property, or while under the influence of intoxicating liquor, narcotics or habit forming drugs is guilty of an offence

Nova Scotia

No person shall operate an off-highway vehicle on a sidewalk, walkway, school grounds, utility service lane, cultivated land, private forest land, watercourse, campground, golf course, park, playground, beach, sand dune or any private property, without the permission of the owner of occupier

PEI

Every person who operates an off-highway vehicle without due care and attention or without reasonable consideration for other persons or property is guilty of an offence

Québec

An off-highway vehicle may be operated on private land, subject to the express authorization of the owner or lessee

Saskatchewan

No person shall operate an all terrain vehicle on any private land not owned or occupied by him or a member of his immediate family or Crown land used or occupied otherwise than by the Crown without the permission of the owner or occupant of the land

City of Yellowknife

No person shall operate an all-terrain vehicle on private property without first obtaining consent from the owner of the property

ATTACHMENT L

ENVIRONMENT IMPACT ASSESSMENT

DEPARTMENT OF ENVIRONMENT AND LOCAL GOVERNMENT

WHAT TYPE OF PROJECT REQUIRES REGISTRATION:

The types of proposed undertakings that require registration are listed in Schedule A of the regulation (see below). It is also necessary to register any project intended to modify, extend, rehabilitate, abandon or demolish an undertaking that was completed before the regulation came into force.

SUMMARY OF THE PROCESS:

Before any work on the actual project proceeds, the proposal must be registered with the Minister of Environment and Local Government on a form provided by the Department. The project is then reviewed to determine whether an EIA is warranted. In some cases, the Minister may request additional information from the proponent before deciding whether an EIA for the proposed undertaking is necessary.

When sufficient information relating to the proposal has been received, a maximum of thirty days is allowed for examination of this material to evaluate the environmental issues surrounding the proposed project. If an EIA is not necessary, the Minister will notify the proponent that the undertaking may be carried out, subject to terms or conditions established by the Minister.

If the Minister decides that an EIA is warranted, the proponent will be required to conduct an Environmental Impact Assessment study prior to proceeding with the undertaking. The first and most important requirement of the Environmental Impact Assessment Regulation is to formally register the details of the proposal with the Minister of the Environment.

SCHEDULE A - UNDERTAKINGS

a. all commercial extraction or processing of a mineral as defined in the Mining Act;

b. all electric power generating facilities with a production rating of three megawatts or more;

c. all water reservoirs with a storage capacity of more than ten million cubic metres;

d. all electric power transmission lines exceeding sixty-nine thousand volts in capacity or five kilometres in length;

e. all linear communications transmission systems exceeding five kilometres in length:

f. all commercial extraction or processing of combustible energy-yielding materials, except fuelwood;

g. all offshore drilling for, or extraction of, oil, natural gas or minerals;

h. all pipelines exceeding five kilometres in length, except water, steam or domestic wastewater pipelines;

i. all causeways and multiple -span bridges;

j. all major highway projects involving either a significant length of new highway alignment or a major upgrading or widening of an existing highway resulting in a change in its intended use or classification;

k. all facilities for the commercial processing or treatment of timber resources other than fuelwood, except maple sugaries, shingle mills and sawmills producing less than one hundred thousand foot board measure annually;

l. all programs or commercial ventures involving the introduction into New Brunswick of plant or animal species which are not indigenous to New Brunswick;

m. all waste disposal facilities or systems;

1. all disposal, destruction, recycling, reprocessing or storage of waste that originates outside New Brunswick and all facilities or systems for the disposal, destruction, recycling, reprocessing or storage of such waste;

n. all sewage disposal or sewage treatment facilities, other than domestic, on-site facilities;

o. all provincial or national parks;

p. all major recreational or tourism developments, including developments which consist of changing the use of land so that it is used for recreational or tourism purposes;

q. all ports, harbours, railroads or airports;

r. all projects involving the transfer of water between drainage basins;

s. all waterworks with a capacity greater than fifty cubic metres of water daily;

t. all major residential developments outside incorporated areas;

u. all enterprises, activities, projects, structures, works or programs affecting any unique, rare or endangered feature of the environment;

v. all enterprises, activities, projects, structures, works or programs affecting two hectares or more of bog, marsh, swamp or other wetlands;

w. all facilities for the processing or radioactive materials.

REGISTRATION GUIDE

Pursuant to Section 5(2) of The Environment Impact Assessment Regulation 87-83 Clean Environment Act, this guide prescribes the nature and sequence of the information required to register an undertaking. In preparing a registration, the proponent should follow the format of this guide in order to provide all the required information. Where possible detailed and accurate descriptions of project location, activities, and potential impacts are required. Clear site mapping of location, structures and physical features must be provided on appropriately scaled diagrams.

NAME OF UNDERTAKING:

PROPONENT:

i. Name of Proponent:

ii. Address:

iii. Chief Executive Officer:

Name:
Official Title:
Telephone No.:

iv. Principal Contact Person for purposes of Environmental Impact Assessment:

THE UNDERTAKING:

i. Nature of the Undertaking:

ii. Purpose/Rationale/Need for the Undertaking:

DESCRIPTION OF THE UNDERTAKING:

Under Sections (I), (ii), (iii), and (iv) below, the proponent shall provide complete information concerning the preferred choice of location, design, etc., together with additional information on any alternatives which are being considered, or which have been considered and rejected, but which may still be regarded as viable. Brief statements of the reasons for the rejection of those alternatives should be included.

i. Geographical Location:

- Written description of the proposed site, including boundaries if possible.
- Attach large-scale (1:12,500) preferred -1:50,000 acceptable) original base map(s) and/or recent airphoto(s) clearly indicating the site location relative to existing communities and transportation facilities, and showing the proposed route of access. The appropriate National Topographic Survey edition should be affixed to the map(s).

ii. Physical Features:

- major physical features of the undertaking, e.g., large buildings, other large structures, roads, pipelines, transmission lines, marine transport facilities, etc.
- area to be affected by undertaking, e.g., description of local environment including topography, watercourses, adjacent landuse.
- Attach an artist's conceptual drawing, if available.

iii. Construction (if applicable)

- Construction procedures
- Approximate total construction period (if staged, please list each stage and its approximate duration).
- Proposed date of first physical construction - related activity on site.
- Potential sources of pollutants during the construction period(s), including airborne emissions, liquid effluents and solid waste materials.

iv. Operation:

- Description of the operation.
- Estimated period of operation.
- Potential sources of pollutants during the operation period, including airborne emissions, liquid effluents and solid waste materials.

v. Project-Related Documents:

- Provide a bibliography of all project-related documents already generated by or for the proponent.
- Provide one copy of any reports on environmental work already performed by or for the proponent.

ATTACHMENT M

WATERCOURSE ALTERATION REGULATION PERMIT PROGRAM

DEPARTMENT OF ENVIRONMENT AND LOCAL GOVERNMENT

WHEN IS A PERMIT REQUIRED:

Activities for which a Watercourse Alteration Permit is required are as follows:

- Construction of structures on or in the watercourse, such as retaining walls, breakwaters, bridges, culverts or wharves.
- Installing or modifying a dam or other water level control structure, or installing or modifying a pipeline crossing.
- Carrying out repairs to existing structures on or adjacent to a watercourse that result in a change in the size, shape, materials or alignment of the structure, or involve construction or excavation. This includes building or maintaining a drainage ditch or roadway within 30 metres of a watercourse.
- Driving or operating any machinery on the bed of a watercourse, or operating heavy machinery within 30 metres of its banks.
- Disturbing ground within 30 metres of the banks of a watercourse.
- Removing vegetation from the bank or bed of a watercourse, or the harvesting of trees within 30 metres of its banks.
- Depositing or removing any material such as fill, sand, mud, gravel rocks, debris, etc. from a watercourse, or land located within 30 metres of a watercourse.
- Draining, pumping, or otherwise taking water from a watercourse.
- Creating or altering a pond connected to a watercourse, or that is within 30 metres of a watercourse.

TYPES OF PERMITS:

The Department of the Environment and Local Government issues two types of Watercourse Alteration Permits: the "Standard Permit" and the "Provisional Permit". The Standard Permit applies to projects large enough to involve design or investigation by a professional engineer. Examples of such projects would include bridges, dams or large culvert installations. The Provisional Permit applies to smaller projects such as landscaping or vegetation removal.

HOW TO APPLY FOR A PERMIT:

When applying for a permit, it is necessary to describe the project. The description should include the project plan, location and how the work will be undertaken. Department staff will review the information and advise the applicant of the most appropriate manner for completion of the work ensuring minimal effect on the stream.

The permit application forms are available from any office of the Department of the Environment and Local Government, and at all Service New Brunswick Centres. Assistance with completion of the application form is available from staff of Department of the Environment and Local Government. In most cases it will be necessary to attach to the application form, a map of the area and a sketch of the proposed work plan.

WHEN WILL THE PERMIT BE ISSUED:

While a small job is likely to get prompt approval, more ambitious projects can take as long as two months. Some larger projects require consultation with other Departments such as the Department of Fisheries and Oceans, or the NB Department of Natural Resources and Energy.

HOW IS THE REGULATION ENFORCED:

Department of the Environment and Local Government carries out periodic inspections of watercourse alteration work sites to ensure that only the work described in the Watercourse Alteration Permit is being carried out, and that it is done in accordance with the conditions specified.

If the terms of the permit are not followed or if work is being done without a permit, the Minister of the Environment and Local Government may issue a stop work order and/or an order to remove or repair the work that has been done.

Finally, legal proceedings may be undertaken against anyone who violates the Act, the Regulation, or Ministerial orders. If convicted of an offence under this Regulation, an individual may be fined up to $50,000 whereas the fine for corporations may be as high as $1,000,000.

ATTACHMENT N

CONSOLIDATION OF ALL ATV TASK FORCE RECOMMENDATIONS BY AREA

PUBLIC SAFETY

1. That all ATVs be considered motorized vehicles in the same class as motorcycles and motor vehicles;
2. In order to ensure that all-terrain vehicle use happens in a responsible way, any person operating an all-terrain vehicle must be in possession of an operator's license;
3. No person shall be issued a license to operate an all-terrain vehicle unless that person has successfully completed a vehicle safety education, training and skills demonstration program, passed the knowledge and skills test and otherwise complied with such procedures as have been established by the Registrar;
4. No person under sixteen (16) years of age shall operate an off highway vehicle anywhere in New Brunswick, at any time or under any circumstances;
5. No ATV shall be operated unless that vehicle has insurance coverage for public liability and property damage. Proof of insurance shall be required for ATV registration;
6. No person shall operate an all-terrain vehicle unless the vehicle is registered, with the licence plates properly attached;
7. The number plates for all-terrain vehicles should be clearly displayed on the front and rear of same and similar size decals should be displayed on both sides of the front section of snowmobiles;
8. The number plates and decals should be similar to the number plates used on all other motor vehicles but the size of the licence plates must be increased;
9. Licence plates must be clean, unbent, unaltered, and in good condition whenever an all-terrain vehicle is being operated;
10. No operator of an all-terrain vehicle shall carry a passenger or occupant when operating the vehicle within the Province of New Brunswick unless:

(a) the vehicle is designed and equipped by the manufacturer to carry more than one person; and

(b) the person other than the operator rides on a seat attached to the vehicle and designed to carry a passenger (Newfoundland regulation).

11. No person shall operate an all-terrain vehicle unless equipped with appropriate headlamps and tail lamps;
12. Mufflers and spark arresters to be made mandatory on all motorized vehicles used off road;
13. All motorized vehicles used off road to be equipped with air pollution control devices that meet the same standards set for automobiles;
14. Establish an ATV Safety Committee to develop, review and implement safety/educational programs that could reduce accidents and fatalities.

LEGISLATION

1. Introduce separate Off Road Vehicle, Snowmobile and NB Trails Acts;
2. Implementation of stiff, mandatory penalties for serious violations such as failure to stop, driving to endanger, transporting minors without helmets, speed limits, administrative sanctions linking ATV violations to Motor Vehicle Act provisions regarding impaired operation;
3. Stiff penalties should be enacted for operating an ATV within a prohibited area and for violations of endangered species legislation. Penalties to include heavy fines, loss of operator's licence, and seizure of vehicle;
4. That consideration be given that any operator who uses an ATV to chase, molest or hunt for game using an ATV, severe penalties be imposed with a view to protecting the habitat of all species;
5. That provisions respecting trespass on coastal land environments are strengthened with the view to protecting beaches, dunes, coastal marshes and rock platforms;

6. If an offence is committed during the operation of an ATV, that such offences are considered violations under the Motor Vehicle Act with appropriate penalties;

7. That anyone convicted of alcohol/drug possession or of drunk driving/operating under the influence of drugs (illicit or prescription), their ATV operators licence should be suspended the same as if they were convicted of the same offence when driving their motor vehicle;

8. That supplementary sentencing options be enacted in the ATV/Trespass Acts as follows: When imposing a penalty against a person convicted of an offence under the ATV or Trespass Acts or the regulations, a judge may, after considering the nature of the offence and the circumstances surrounding its commission, in addition to any other penalty that may be imposed, make an order directing the person to do one or more of the following:

   (a) to refrain from doing anything that may result in the continuation or repetition of the offence,

   (b) to take any action the judge considers appropriate to remedy any harm to any species of fish, wildlife or flora, or their habitats that has resulted, is resulting or may result from the act or omission that constituted the offence,

   (c) to perform community service,

   (d) to pay money for the purpose of promoting the proper management and control or conservation and protection of fish, wildlife, flora, or their habitats,

   (e) to post a bond or pay money into court in an amount that will ensure compliance with any order made under this section, or

   (f) to comply with any other direction or condition the judge considers appropriate in the circumstances

   Where a judge makes an order under paragraph (1)(d) directing a person to pay money, the money shall be deposited to the credit of the Environmental Fund (or Wildlife Trust Fund);

9. Need to open up the Trespass Act and define the terms "road" and "interest" to ensure that both enforcement officers and the public understand where vehicle traffic is, in fact, permitted by law;

10. Amend the All-terrain Vehicle Act to be entitled the Off Highway Vehicle Act and to change all references to "all-terrain vehicle" to read "off highway vehicle";

11. Add a new definition of "all-terrain vehicle" as follows:

    "all-terrain vehicle - means an engine driven device which has a net weight of 650 pounds or less, which has a width of 48 inches or less, which is equipped with a seat designed to be straddled by the operator and which is designed to travel on three or more low-pressure tires. A low-pressure tire is a tire which has a minimum width of six inches, which is designed to be mounted on a rim with a maximum diameter of twelve inches and which is designed to be inflated with an operating pressure not to exceed six pounds per square inch as recommended by the manufacturer";

12. Amend the All-terrain Vehicle Act sections 3(1)(c), 3(2)(b), 3(7), 24(1)(d), 25(1)(b)(iv), 31.1 and 35(b) by adding after the words "motorized snow vehicle" the words "and all-terrain vehicle";

13. Amend the All-terrain Vehicle Act sections 3(4) and 3(5) by adding after the words "motorized snow vehicles" the words "and all-terrain vehicles";

14. Amend the All-terrain Vehicle Act section 17 as follows: add a comma after roadway in line three and delete the words " and a person fourteen years of age or older may drive an all-terrain vehicle across a roadway that is not an arterial or collector highway";

15. Amend the All-terrain Vehicle Act section 18(1) by deleting the words "of sixteen years of age or older" and substituting therefore the words "of sixteen years of age or older and with a valid drivers license";

16. Amend the All-terrain Vehicle Act by deleting section 19;

17. Amend the All-terrain Vehicle Act by deleting section 19.1;

18. Amend the All-terrain Vehicle Act section 24(1) by adding a new paragraph (e) to read as follows: "(e) to produce proof of having written permission to operate an off road vehicle on public or private property";

19. Amend section 16 to allow ATVs closer to the roadway, but limited to someone's own property. Thus allowing for cleaning out of driveways after snowstorms since many people use their four-wheelers to plow snow. Some also use these to mow their lawns;

20. Amend the All-terrain Vehicle Act by deleting section 17(b). Getting passengers to cross on foot is probably more hazardous that giving them the option of crossing on the machine. For the very young, the very old or the person with disabilities, getting off and crossing on foot can be difficult. If we were to choose to repeal this part of the act, those who believe it is safer to cross on foot can still do it;

21. Recommendation No. 8(f) Report of the Wood Theft Working Group: amend the ATV Act to create an offence for operating an ATV on private land without the owner's permission;

22. No person sixteen (16) years of age or older shall operate an off highway vehicle within this province unless the person satisfies one of the following conditions:

    (a) the person is operating the vehicle as part of a prescribed vehicle safety education, training and skills demonstration program and is under the direct supervision of a certified off highway vehicle instructor; or

    (b) the person holds a valid and subsisting driver's license issued by this province under the Motor Vehicle Act or issued under the authority of another province or state of the United States of America; provided, however, that an operator's license issued under the authority of another province or state of the United States of America shall only be valid in this province if the Registrar of Motor Vehicles has previously certified that said province or state's licensing requirements are substantially comparable to those of New Brunswick;

23. Every off highway vehicle operated in New Brunswick shall be equipped with an adequate and operating muffler device which shall effectively blend exhaust and motor noise in such a manner so as to preclude excessive noise at a level of 82 decibels or below on the "A" scale at 50 feet under testing procedures as established by the regulating authority;

24. Any owner of an off highway vehicle, any person who gives or furnishes an off highway vehicle to any person and any parent or guardian responsible for the care of a minor under nineteen (19) years of age shall be jointly and severally liable with the operator for any damages caused in the operation of the vehicle or by this minor in operating any off highway vehicle;

25. If an operator is living with and as a member of the family of the owner, or is employed by the owner, the owner is conclusively deemed to have permitted the operator to operate the off highway vehicle;

26. If loss or damage is sustained by a person because of the use or operation of an off highway vehicle, the onus of proof that the loss or damage did not arise entirely or solely through the negligence or improper conduct of the operator is on the owner or operator;

27. Any person, who owns an off highway vehicle, is guilty of unlawfully permitting the operation of an off highway vehicle if that vehicle is operated by another person in violation of any section of this act. A person is guilty of unlawfully permitting the operation of an off highway vehicle, if he is the parent or guardian responsible for the care of a minor under nineteen years of age who operates an off highway vehicle in violation of this act;

28. Every operator of an off highway vehicle shall, immediately upon being signaled or requested to stop by an enforcement officer, bring the vehicle to a stop and keep it at a stop until directed to proceed by an enforcement officer;

29. Every operator who, having been signaled or requested to bring his vehicle to a stop by an enforcement officer, fails to stop and willfully continues to avoid an enforcement officer who is recognizable as such and who is pursuing him, commits an offence;

30. Where an offence is alleged to have been committed in respect to the operation of an off highway vehicle, the owner of the vehicle shall on request of the Register or a peace officer, furnish within twenty-four hours the name and address of the person operating such vehicle at the time of the alleged offence, and on failure to do so shall be guilty of an offence, unless he establishes that the off highway vehicle was being operated by a person whose identity was unknown to him and without his knowledge or consent;

31. A peace officer may immediately impound an off highway vehicle operated in violation of this Act. Such impounded vehicle shall be stored by the pertinent enforcement agency pending the identification of the owner and notice of such impoundment. The enforcement agency shall not be liable for any damages arising out of the provision of an erroneous name or address of such owner. The owner of the "off highway vehicle" utilized in violation of this law may redeem the same upon satisfactory proof of ownership and payment of the prescribed redemption fee;

> **(Note: The redemption fee shall include all costs incurred by law enforcement in the extraction of machines and operators from remote areas.)**
>
> **(Note: Where used to safeguard the damages caused by the increasing illegal use of all-terrain vehicles, impoundment and the collection of redemption fees has acted as a deterrent to such use.)**

32. Any business organization, including, but not limited to, any individual, dealer, corporation, unincorporated association, proprietorship, firm, partnership, joint venture, joint stock association or other entity of any kind who sells or offers for sale an "off highway vehicle" to any person, within the Province of New Brunswick for compensation, shall disclose, in writing, the restrictions set forth in sections and by conspicuously posting a statement of these restrictions at each point of sale (all capital letters not less than five centimeters in height on a contrasting background). The purchaser shall be provided with a written copy of this statement by the seller at the conclusion of the purchase of the vehicle. This statement shall read as follows:

IT IS UNLAWFUL TO OPERATE AN OFF HIGHWAY VEHICLE ON PUBLIC OR PRIVATE PROPERTY IN NEW BRUNSWICK. WRITTEN CONSENT OF THE PROPERTY OWNER IS REQUIRED.

> **Note: This notice requirement may include additional restrictions that should be provided to the purchaser in very plain and understandable language.**

TRAIL NETWORKING

1. The ATV Federation establish a standard policy on the process and protocol respecting trail planning, development and maintenance activities having particular regard for: designated surface watershed and wellfield potable water supply, Environmental Impact Assessment reviews, Watercourse Alteration Permits, a Crown Lands review and planning for such undertakings and require all ATV user groups to use such in their local operations. This will ensure that environmentally sensitive habitats are avoided and that permits are obtained for fording watercourses at designated locations;

2. That trail approval be done in a consistent manner with regard to safety, liability, the environment, fish and wildlife resources, adjacent landowners, impact on general public access, existing claims and commitments and the effect on potential Crown land use;

3. That the ATV Federation and all associated local clubs or groups establish a policy of forwarding plans for the development of trail systems and related infrastructure to the Department of the Environment and Local Government and District Planning Commissions for review at the early stages or concept development stage of planning to ascertain the best route and any formal regulatory requirements necessary for the undertaking;

4. Develop an All Terrain Vehicle land use action plan on Crown Lands that specifically outlines:

   (a) **When ATV Activity is Permitted (Times of Year)**

   (b) **Where ATV Activity is Permitted (Designated Areas);**

5. Establish a single trail network throughout the Province that is constructed in a manner that all users can enjoy in a safe and friendly environment;

6. That consideration be given to the concept of shared trails for ATV, snowmobiles and other OHV. This would ease the strain on limited Crown and freehold land bases. Having one trail system for all motorized recreation would also reduce environmental impact and facilitate enforcement. May be more palatable for landowners to have one trail rather than two;

7. Continue to reserve the Sentier NB Trail for non-motorized recreation, especially near populated areas;

8. No person shall operate an off highway vehicle, on lands not owned by the operator or owner of the vehicle or on any trail or non highway road which is restricted to pedestrian or animal travel. A person is guilty of unlawfully operating a vehicle on a trail, if he operates any off highway vehicle on a walking, hiking, cycling, snow walking, cross country skiing or equestrian trail, including but not limited to Sentier NB Trail and the Trans Canada Trail;

9. That serious consideration be given to restricting the use of ATV only on "approved trails/roads" designed and designated for motorized recreation on both Crown and private land. Factors such as a thorough environmental assessment, safety, liability, nuisance concerns and other legal restrictions should be included in the approval process. Some exceptions would apply;

10. Trails should be located on approved and recognized roads, signage and promotion of the trail system on such roads and as part of an education process will reduce risk for accidents;

11. Trails should be located on accesses where trail sharing, with other motorized and non-motorized activity, can be practiced and as long as both activities can enjoy their practices in a respectful manner;

12. Recommend that DOT allow and recognize ATV's as a motorized activity on their secondary and non-designated roads system;

13. Recommend that DOT allow and recognize ATV's as a motorized activity on roads under municipal jurisdiction. Access to be studied and approved by the municipalities;

14. Recommend that SNBT recognize and grant the use of ATV's in areas where the Local Trail Sponsor is in favour of controlled ATV access on their respective local trail system;

15. Recommends that DNR&E remove and turn over to the NBATVF and the NBFSC any portions of railbed currently under Parks Jurisdiction that were scheduled for SNBT walking and mountain biking activities. Railbeds that have not yet generated revenues and are currently being rarely used or not used at all by walkers and cyclists due to their location in remote areas. To consider the portions of current SNBT as follow:

   1- **Railbed between Kedgwick and St-Quentin**

   2- **Trail system located on Crown land between St-Quentin and Plaster Rock**

   3- **Railbed between Plaster Rock and Perth-Andover**

   4- **Railbed between Woodstock - Millville - Keswick**

   5- **Railbed between Fredericton City Limits and Grand Bay City limits**

   6- **Railbed portions between Alma - Riverview**

7- Railbed between Memramcook - Cap Tormentine

8- Railbed between Caraquet - Bathurst

9- Railbed between Miramichi and Marysville

and allowing our activity on other railbed portions acquired by the Department of Natural Resources not currently being developed for a trail system by SNBT such as the Havelock, Bouctouche and Bathurst lines. Recreational use is to be recognized and promoted as the 5 core activities of SNBT plus ATV use. The use of the railbeds will be under the NBATVF and the NBFSC jurisdictions and both groups will manage the trail as per the 1999 agreement between both parties;

16. Signs of Trail Crossing Ahead and Trail Crossing should clearly indicate exactly where the crossings are taking place;

17. Prohibit the establishment of an ATV trail system on the Maritimes & Northeast Pipeline easements.

18. Prohibit off-highway vehicle activity on any private property on which an ATV operator (owner) or the NBATVF do not have express written consent from the landowner to operate. There shall be a rebuttable presumption that the operator of an "off highway vehicle" on private property in New Brunswick lacks the consent to operate the "off highway vehicle" if the operator cannot produce the written consent from the property owner. Such consent shall be on the operator's person while operating such vehicle;

19. No person shall operate an off highway vehicle, on lands not owned by the operator or owner of the vehicle, in any area or in such a manner so as to expose the underlying soil, or to create an erosion condition, or to injure, damage or destroy trees, growing crops or other vegetation;

20. No person shall operate an "off highway vehicle" on public property in the Province of New Brunswick unless it is specifically designated for such use by posted signs and / or on an all-terrain vehicle trail approved by the Department of Natural Resources and Energy;

21. No person shall operate an off highway vehicle, other than a snowmobile, on lands which are designated as snowmobile trails and which are managed and financed in whole or in part by the New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc., unless that use has been authorized by the New Brunswick Federation of Snowmobile Clubs Inc. or unless the use is necessitated by an emergency involving the safety of persons or property;

22. No person shall operate an off highway vehicle within 100 meters of a dwelling (except his own), hospital, nursing home, convalescent home or church;

23. Ensure accurate maps of trail systems are developed.

ENVIRONMENTAL ISSUES

1. That public/operator safety and protection of the environment should be the overriding principles of ATV use and ATV trail development in the Province (should this be included in the preamble leading up to the recommendations as opposed to being a specific recommendation?);

2. Recognize the fundamental incompatibility of recreational ATV use with the outdoor recreation of others and with the integrity of the environment, particularly watercourses and wetland;

3. The Government of New Brunswick undertake a thorough study of the economic and environmental impact of off-road vehicle use on wildlife, fish populations and natural areas and the impact that expanding off-road vehicle use may have on nature related activities such as those studied in 1996;

4. Require the New Brunswick All Terrain Vehicle Federation to prove that it has made an effort to ensure that its established trails and the behaviour of ATV users will have the least possible impact on wildlife, including rare, endangered and threatened species;

5. ATV trails shall be established only after an environmental impact assessment, with full public review;

6. Given the small portion of New Brunswick that is already in parks and other legally protected areas (1.4%), and the small amount proposed to be added soon (an additional 2%), it would be best for the protection of the ecosystems within protected areas if ATVs are not permitted in them. If Government decided that ATVs would be permitted in protected areas, they should only be strictly limited to certain existing trails;

7. Motorized vehicles be excluded form areas of fragile, rare, relict or vanishing vegetation; areas where erosion or other soil or resource damage will occur with their use; wildlife sanctuaries and sensitive areas; areas of fragile natural features or scientific interest; and areas where speed would adversely affect other users of natural areas;

8. Prohibited Areas –
No person shall operate an ATV on :

   (a) A bog

   (b) A fen

   (c) A salt or fresh water marsh

   (d) A sand dune

   (e) A beach (except for commercial purposes)

   (f) The intertidal zone (except for commercial purposes)

   (g) A river or stream bed

   (h) Within 30 metres of any river or stream.

   (i) Within 30 metres of high water along tidal shoreline;

9. The development of new trails and access on lands within Designated Watersheds is prohibited;

10. The development of new trails and access on lands within Designated Wellfield Protection areas is prohibited;

11. The development of new trails and access on lands containing Environmentally Significant Areas is prohibited;

12. That ATV and other motorized vehicles (except for emergencies) not are permitted to "ford" watercourses;

13. Access be granted on an approved existing trails and roads within Designated Watersheds;

14. If areas or routes are not found unsuitable for vehicle use because of environmental impact or user interference reasons, two additional tests should be made:

   (i) Are the route boundaries self-enforcing? (Areas and routes from which it would be difficult for irresponsible vehicle operators to stray are preferable)

   (ii) Is the vehicle use area or route appropriate for the overall area? (Areas may allow limited use - many routes used by vehicles may be inappropriate) Several closely parallel routes should not be allowed;

15. Develop guidelines for cases where vehicle use is required in order to retrieve fishing gear or for other collection purposes (i.e., vehicles will travel close to the waters edge at low speed and will respect any signage or symbolic fencing placed to delineate Piping Plover nesting zones);

16. That the definition of: "freshwater marsh" and "saltwater marsh" under the Trespass Act be redefined under one definition as follows:

"wetland" means lands transitional between terrestrial and aquatic systems where the water table is at or near the surface or the land is covered by shallow fresh or salt water at some time during the growing season. Wetlands are also characterized by poorly drained soils and predominately hydrophytic or water tolerant vegetation.

17. That serious consideration is given to restricting the use of ATVs in all fishing and harvesting activities;

18. Recommend involvement of ATV Federation in Piping Plover Working Group;

19. Need to support the efforts of local community projects that proactively reduce the incidence of vehicle traffic by placing physical barriers at access points to beaches and provide public parking facilities and boardwalks that allow for access to coastal areas in an environmentally sustainable fashion;

20. Ban commercial advertising depicting illegal ATV use, such as operation in streams and wetland.

FUNDING

1. that government consider partnering with the ATV industry to assess the impact of all-terrain vehicles on the province (economic, health and environmental);

2. To ensure that sufficient new resources are provided to the RCMP to allow them to; 1) carry out any recommendations coming forth from the Task Force that affect their service delivery and 2) provide an adequate level of enforcement on the trails to ensure the public's safety year round;

3. That sufficient funds be made available to the DNRE by way of ATV registration fees to cover the cost of enforcing ATV issues and legislation in order to protect natural and environmentally sensitive resources and to provide NB Trails enforcement. DNRE requires an additional 12 FTE positions to achieve an adequate enforcement level;

4. That a system of user-pay funding be developed to support the All-Terrain Vehicle Federation. Possibly a trail pass system similar to snowmobile system. There are benefits to DNRE and private landowners to having such an umbrella organization in place. Funding would assist Federation with trail development, maintenance and education activities;

5. The Registration Fee for the registration of 3 and 4 wheeled ATC's and ATV Quads is increased by $10 to $26, effective as of December 2001. The additional funds will be rebated to the New Brunswick All Terrain Vehicle Federation for operational and trail development costs;

6. Increase the ATV Registration fees to a level which will provide funding allocations for:

   (a) Enforcement Programs

   (b) Public Safety (Education,Awareness & Training) Programs

   (c) Trail Construction & Infrastructure Maintenance

   (d) Environmental Damage Correction

   (e) Sustainability of NBATVF;

7. All motorized vehicles used off road pay a license fee of sufficient amount to be placed in a fund designated for the following purposes:

   to repair environmental damage caused by vehicles;

   to provide personnel and equipment for patrol and law enforcement;

   to provide educational services;

   to monitor and study the effects of off road vehicles on wildlife, vegetation and other elements of the environment disturbed by their use;

8. Proposes a $25 - $50 levy on all new ATV units sold in the Province of New Brunswick for the funds to be allocated in the areas of enforcement, education and environmental concerns;

9. that an environmental fund be establish from the point of sale of new units "$25 or $50" for:

   a) ATV Recreation education purposes

   b) Funds allocated for ATV trail improvement and erosion control device.

   c) Funds allocated for training of staff in early detection and environmental awareness

   d) Funds allocated for training of staff for recognition, promotion and marketing of Natural and Sensitive areas;

10. That an environmental fund be established to:

    repair or remediate damage done to private land or to the environment on or off an "approved trail",

    to provide education services and

    to monitor and study the effects of motorized recreational vehicles on wildlife, vegetation, etc.

    The fund could be administered under or be part of the *Wildlife Trust Fund* and be contributed to by manufacturers and purchasers of ATV at each point of sale on a one-time basis.

EDUCATION

1. That Government establish an inter-departmental, inter-government, industry, manufacturer and stakeholder Committee to develop a work plan and identify funding needs for ATV education and awareness issue;

2. Promote and encourage self-propelled recreational activities and discourage machine-based recreational activity;

3. That the Province of New Brunswick work in conjunction with all Aboriginal and non-Aboriginal Peoples to identify sensitive areas for spawning of fish, winter grounds for wildlife with a view to educating the public about the importance of protecting these areas for all wildlife, fowl and fish so that those resources are not placed in further jeopardy;

4. Provincial government should insure that a consistent message is provided to the public, so that one department does not promote inappropriate uses of all-terrain vehicles while another department is attempting to curb inappropriate uses;

5. Promotion of an "ATV User Ethic" regarding the responsible use of ATVs relative to the environment, landowners and other recreationalists. This code could involve an education and stewardship aspect, and be promoted through the ATV Federation and associated clubs. The development and distribution of a brochure and/or public announcements (i.e., posters, media spots) outlining current regulation and environmentally ethical use of all-terrain vehicles would assist in implementing this recommendation. Examples of illegal and legal use of all-terrain vehicles should be included;

6. The Registrar of Motor Vehicles develop a safety, training and skills program for all-terrain vehicle operators that includes all-terrain vehicle familiarization, operating procedures, off highway vehicle laws, loading and towing procedures, ethics, safety hazards and environmental consequences;

7. The ATV Federation in conjunctions with local ATV clubs or associations develops with the Department of Environment & Local Government, an formal education strategy and associated programs for their members on stewardship of the environment and best management practices with particular regard for information and education regarding:

    a) **Watercourse Alteration Permitting process to all local ATV clubs or groups.**

    b) **Inland Freshwater wetlands**

    c) **Designated Wellfield Protection Areas,**

    d) **Designated Watershed Protection Areas, and,**

    e) **The protection of coastal land habitats including beaches, dunes, coastal marshes and rock platforms;**

8. That law enforcement agencies, in addition to NB Safety Council ATV Rider Course safety training, provide to their officers education concerning the environmentally responsible use of ATV while conducting enforcement;

9. Recommendation No. 8(b)(i) Report of the Wood Theft Working Group: provide an examination of the enforceability of Regulation 90-55 under the Trespass Act (blue disks) and Regulation 89-106 under the Fish and Wildlife Act (red and yellow disks). It is recognized that there is a need for greater public education and promotion with respect to property rights. Circumstances relative to trespass have changed with the prevalence of ATV use. Only the issue of public education and promotion of property rights has been deferred to the Task Force. A separate committee chaired by DNRE is looking into the enforceability of the aforementioned regulations;

10. Designate the New Brunswick ATV Federation as the organization responsible for educating ATV users in general about ATV trail identification, construction and maintenance practices, and trail behaviour at certain times of the year in order to ensure the best possible protection for wildlife and habitats;

11. That manufacturers be required to promote safe and environmentally responsible use of ATV by providing in writing to each purchaser at point of sale all safety manuals, as well as documentation on the full extent of provincial and local restrictions governing the use and operation of ATV;

12. That ATV manufacturers be educated to ensure that they do not promote the illegal use of ATV in their advertising photos;

13. Address the ATV culture of abuse through advertising.

ENFORCEMENT

1. In addition to the RCMP and Municipal Police, the Department of Natural Resources and Energy should be mandated to enforce provincial laws and regulations relating to off highway vehicle laws, in particular as they relate to Crown Lands, managed snowmobile trails and Sentier NB Trail;

2. An effective enforcement program should be established, with dedicated enforcement officers and equipment;

3. Law enforcement agencies to more strictly enforce existing legislation to augment the level of compliance with all-terrain vehicle restrictions;

4. That all Provincial law enforcement officials be allowed to issue POPA tickets and to summon persons to court with POPA tickets for all Provincial Statutes;

5. That consideration be given to the establishment of joint forces operations to provided targeted enforcement of motorized recreation in problem areas;

6. Where there is no shared use agreement increase law enforcement on the SNBT as a deterrent to ATV use;

7. Encourage the ATV community to organize and police themselves to ensure compliance with all-terrain vehicle restrictions;

8. Encourage private landowners to assert themselves and support them. Currently, they feel powerless because of perceived official indifference to the problem.

TRAVAILLONS ENSEMBLE POUR BÂTIR UN AVENIR PLUS SÛR

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Rapport du groupe de travail sur les véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick

ISBN: 1-55236-619-7

2001

CNB 819

Table des matières

Résumé

Résumé des recommandations finales 7

Introduction 11

Méthodologie 13

Précision des termes 13

Réactions soumises au groupe de travail 13

Survol de l'industrie du véhicule tout-terrain 15

Immatriculations 15

Profil de l'utilisation des véhicules tout-terrain 16

Utilisation du véhicule à des fins d'emploi 17

Utilisation pour une activité récréative de plein air 17

Impact économique des activités récréatives 18

Coûts des soins de santé 21

Enjeux et préoccupations concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain 22

Actes d'intrusion sur les biens-fonds publics et privés 22

Sécurité publique 24

Dommages environnementaux 29

Application de la loi 36

Législation 39

Réseau de sentiers 43

Sensibilisation 46

Recommandations 49

Sécurité publique 49

Protection de l'environnement 51

Application de la loi 52

Législation 52

Réseau de sentiers 53

Formation 54

Financement 55

Annexe A 56

Mandat, Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain, Hiver 2000 56

Annexe B 58

Participants du Groupe de travail sur les VTT 58

ANNEXE C 59

PRÉSENTATIONS : ENJEUX, PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS 59

ANNEXE D 60

PRÉSENTATIONS ET MÉMOIRES OFFICIELS AU GROUPE DE TRAVAIL PAR LES ORGANISATIONS ET MINISTÈRES 60

ANNEXE E 61

COÛTS DES SOINS DE SANTÉ 61

ANNEXE F 62

VOLS ET ACTES D'INTRUSION : RÉPERCUSSIONS POUR LES PROPRIÉTAIRES FONCIERS ET L'INDUSTRIE 62

ANNEXE G 63

DONNÉES DE SANTÉ CANADA 63

ANNEXE H 65

COMMISSION DE LA SÉCURITÉ DES PRODUITS POUR LE CONSOMMATEUR, WASHINGTON, DC SONDAGE SUR LES BLESSURES 65

ANNEXE I 66

PROGRAMME DE PROTECTION DES BASSINS HYDROGRAPHIQUES MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES GOUVERNEMENTS LOCAUX 66

QU'EST-CE QU'UN SECTEUR PROTÉGÉ 66

QUELS BIENS-FONDS SONT TOUCHÉS PAR LA DÉSIGNATION DE LA MARGE DE RETRAIT DES COURS D'EAU 66

ANNEXE J 71

STATISTIQUES SUR L'APPLICATION DES LOIS 71

ANNEXE K 73

COMPARAISON DES LOIS PROVINCIALES ET TERRITORIALES SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN 73

ANNEXE L 79

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT 79

ANNEXE M 82

PROGRAMME DE PERMIS EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LA MODIFICATION DES COURS D'EAU 82

COMMENT LE RÈGLEMENT EST-IL APPLIQUÉ 83

ANNEXE N 84

REGROUPEMENT DES RECOMMANDATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN 84

I. RÉSUMÉ

Le ministre de la Sécurité publique, Milton Sherwood, a annoncé la création d'un Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain (VTT) le 30 novembre 2000. L'annonce faisait partie d'un des engagements pris par le gouvernement dans le discours du trône.

Un certain nombre de facteurs ont contribué aux pressions exercées pour l'établissement du Groupe de travail : nombre accru des mortalités, utilisation non autorisée des véhicules tout-terrain, inquiétudes concernant les dommages à l'environnement, exploitation accrue du poisson et de la faune, menace pour les zones sensibles, les espèces en danger et leur habitat, occasions accrues d'incidents d'actes criminels et d'actes d'intrusion sur les biens privés et confrontations avec les propriétaires fonciers privés et autres utilisateurs à des fins récréatives.

Le mandat du Groupe de travail était d'avoir des discussions et de formuler des recommandations sur les points suivants : sécurité publique, réseau de sentiers, impact environnemental et modifications législatives. Le ministère de la Sécurité publique est l'organisme responsable du Groupe de travail et un certain nombre d'organismes non gouvernementaux et les ministères du gouvernement ont nommé des représentants dans leur secteur particulier pour participer au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

On a sollicité des commentaires du public par voie de communiqués, et le public pouvait également soumettre ses commentaires par télécopieur, par courrier électronique ou par courrier ordinaire. Entre décembre 2000 et juin 2001, le Groupe de travail a reçu 56 mémoires qui représentaient les points de vue de 94 particuliers ou organismes.

Le Groupe de travail s'est réuni neuf (9) fois entre décembre 2000 et juin 2001. En outre, un sous-comité des recommandations s'est réuni une fois. Le présent rapport livre un résumé de la consultation des intervenants, de la recherche, des exposés et des mémoires soumis par les intervenants et le grand public qui s'intéressent directement aux questions sur lesquelles s'est penché le Groupe de travail.

Le nombre d'immatriculations de véhicules tout-terrain a augmenté de plus de 50 p. 100 en 1997-1998 à 2000-2001, toutefois, aucune étude exhaustive de l'utilisation de ces véhicules au Nouveau-Brunswick n'a été entreprise. Même s'il est reconnu qu'un certain nombre d'organismes gouvernementaux et non gouvernementaux et de particuliers utilisent des véhicules tout-terrain relativement à leur travail, l'utilisation de ces véhicules à des fins récréatives était le principal sujet préoccupant le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

Un sondage sur l'importance de la nature pour les Canadiens a révélé que les résidents du Nouveau-Brunswick avaient dépensé un total de 208,2 millions de dollars pour des activités reliées à la nature en 1996. On peut conclure que la participation à des loisirs reliés à la nature a des retombées économiques importantes. Toutefois, l'utilisation des véhicules hors route représente un infime pourcentage seulement de cette activité économique très importante, mais peut causer des dommages considérables aux zones naturelles et avoir des effets néfastes sur la jouissance de ces zones pour d'autres activités reliées à la nature.

Le ministère de la Santé et du Mieux-être a signalé un nombre important de séjours hospitaliers et de chirurgies de jour liés aux accidents de véhicules tout-terrain, et indiqué que le coût relatif était de 252 378 $ pour 1998-1999 et de 340 888 $ pour 1999-2000. Un examen rétrospectif de la banque de données sur les traumatismes concernant les admissions liées aux véhicules tout-terrain à l'Hôpital régional de Saint John a révélé que 106 patients avaient été admis à l'Hôpital régional de Saint John à la suite d'accidents comportant des véhicules tout-terrain pendant la période d'étude. Les cas admis liés aux véhicules tout-terrain à l'unité des soins intensifs (45) coûtent à l'Hôpital régional de Saint John environ 128 297 $ pour les coûts de soins intensifs, et on a estimé que sept (7) patients, qui auraient besoin de soins de longue durée et de soins continus, coûteraient à la province de 10,5 $ à 28 millions de dollars.

Un thème qui est souvent revenu dans les mémoires et les exposés présentés au Groupe de travail est l'accès illégal des véhicules tout-terrain aux biens-fonds publics et privés; les véhicules tout-terrain créent une nuisance qui représente un danger pour la santé ou causent des dommages considérables à l'environnement et aux propriétés. Une des inquiétudes du Groupe de travail est le niveau de frustration exprimé par les propriétaires

fonciers à cet égard et les altercations physiques qui pourraient découler d'une tentative pour exprimer ces frustrations.

L'augmentation des ventes des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick a été suivie d'une augmentation du nombre d'accidents signalés. Environ 75 % de 1996 à 2000. Les taux moyens du Nouveau-Brunswick/100 000 pour les hospitalisations liées aux véhicules tout-terrain fondés sur les groupes d'âge ont dépassé les taux moyens nationaux pour chaque groupe d'âge. Les plus hauts taux moyens/100 000 s'appliquaient au groupe des 15 à 19 ans à 28,9. Les études canadiennes et américaines ont révélé les facteurs de risque suivants associés à l'utilisation des véhicules hors route : vitesse excessive, mauvais appareils et non-utilisation des casques, manque d'expérience et abus de l'alcool.

En plus des préoccupations concernant les actes d'intrusion et la sécurité publique, les véhicules tout-terrain permettent d'accéder à des régions de la province qui ne sont pas normalement accessibles par d'autres modes de transport motorisés. Cela a un effet négatif sur l'environnement, le poisson et la faune, et les propriétaires fonciers privés. Les préoccupations suivantes concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain dans les secteurs suivants ont été mentionnées : terres agricoles et lots boisés, zones côtières, espèces en danger, emprises routières, pollution créée par le bruit et la poussière, zones protégées, zones sensibles, eau de surface, corridors de services publics, cours d'eau et milieux humides.

L'utilisation accrue des véhicules tout-terrain soulève des inquiétudes au sujet des occasions accrues d'incidents d'actes criminels et d'actes d'intrusion sur les biens-fonds privés, et les confrontations avec les propriétaires privés et d'autres utilisateurs à des fins récréatives. Le nombre d'appels reçus par la GRC concernant la Loi sur les véhicules tout-terrain a augmenté d'environ 103,9 % de 1995-2000 et de 159,1 % au cours des quatre dernières années (1996-2000). Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a enregistré 660 infractions à la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour l'exercice financier 2000-2001. De ce total, 606 avertissements ont été émis. Toutefois, ces données sont biaisées par l'application spéciale aux motoneiges de la nouvelle législation du permis obligatoire pour les sentiers.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie estime toutefois que ces données sont incomplètes et ne mesurent pas vraiment l'étendue de l'activité illégale liée à l'utilisation des véhicules tout-terrain. On pense aussi que le personnel d'application de la loi n'a pas à sa disposition la législation, la main-d'œuvre ou l'équipement dont il a besoin pour pouvoir assurer la conformité par tous les conducteurs de véhicules tout-terrain. La police municipale et le Service canadien de la faune ont signalé des problèmes semblables en ce qui a trait à l'application de la loi.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie et la GRC ont également étudié les différents types de besoins d'application de la loi et proposé des modèles d'application. Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a déterminé que pour assurer un niveau adéquat d'application de la loi concernant l'environnement et les sentiers, il aurait besoin d'un total de douze (12) autres postes équivalents à temps plein qui seraient répartis dans quatre (4) régions. Afin de déterminer un modèle de prestation de service minimum pour une approche continue, proactive et directe en matière d'application de la loi et relativement au réseau de sentiers provincial, la GRC propose ce qui suit : un coordonnateur provincial des sentiers et un coordonnateur de l'application de la loi sur les sentiers. Ces deux organismes font remarquer toutefois que les pressions accrues qu'exerceront les recommandations du Groupe de travail et la réponse du gouvernement ne peuvent pas être déterminées pour le moment.

Plusieurs mémoires et exposés présentés au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain ont soutenu qu'il faut apporter des modifications à la loi et aux règlements pour donner aux agents de la paix les outils dont ils ont besoin pour appliquer la loi. En plus du *Code criminel* et d'autres lois fédérales, plusieurs lois provinciales sont utilisées actuellement pour l'application de la loi à la conduite des véhicules tout-terrain et à la protection de l'environnement.

À la suite des exposés et des mémoires présentés au Groupe de travail concernant les nombreuses questions et préoccupations touchant l'utilisation des véhicules tout-terrain, la plupart des membres du Groupe de travail et des présentateurs ont reconnu le besoin d'un réseau approuvé pour les

véhicules tout-terrain. Les propriétaires d'un véhicule tout-terrain auraient ainsi un lieu où conduire le véhicule légalement, sans nuire à l'environnement et aux propriétaires fonciers et cela réduirait les conflits avec les autres utilisateurs du réseau de sentiers.

Le Groupe de travail a reçu et étudié plus de 100 recommandations. Une approche consensuelle a été adoptée pour choisir les principales recommandations. Les domaines d'intervention considérés comme les plus pratiques pour réduire l'impact de l'utilisation des véhicules tout-terrain sont regroupés dans sept secteurs : sécurité publique, protection de l'environnement, application de la loi, législation, réseau de sentiers, sensibilisation et financement. Certaines recommandations peuvent être réalisées dans l'immédiat; toutefois, d'autres exigeront une enquête plus approfondie de la part du gouvernement pour déterminer si elles peuvent être mises en œuvre.

Les intervenants sont fortement d'avis que les questions soulevées dans ce rapport relativement à l'utilisation des véhicules tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick ont été ignorées par le gouvernement pendant trop longtemps. Ils pensent également qu'aucun de ces secteurs en soi n'offre une solution aux problèmes soulevés. Les recommandations sont par conséquent numérotées pour en faciliter la consultation. Il importe grandement que le gouvernement étudie l'ensemble des recommandations puisqu'une seule recommandation n'aura pas un très grand impact ou n'apportera pas une solution crédible. Voici un résumé des recommandations finales du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS FINALES

1. Que le gouvernement du Nouveau-Brunswick encourage la création d'une autorité privée des sentiers et des couloirs de verdure.

2. Que tout programme créé à la suite de ce Groupe de travail soit accompagné d'indicateurs d'évaluation du rendement appropriés pour permettre l'évaluation.

SÉCURITÉ PUBLIQUE

3. Que les jeunes âgés de 14 à 16 ans soient tenus d'obtenir un permis d'apprentissage pour la conduite des véhicules tout-terrain et la permission de leurs parents pour un tel permis. Le permis d'apprentissage devrait être obtenu uniquement aux conditions suivantes :

- le candidat doit avoir suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité;
- le candidat doit être surveillé en tout temps par un parent ou un tuteur qui a suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité et qui a un permis de conduire valide;
- la grosseur du véhicule tout-terrain conduit ne doit pas dépasser la taille recommandée pour l'âge par le fabricant.

4. Que toute personne âgée de 16 ans ou plus soit tenue d'obtenir un permis de conduite valable auquel une catégorie supplémentaire est ajoutée pour les véhicules tout-terrain, et doive avoir suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité, dans les trois ans de l'adoption d'une telle disposition.

   Compte tenu du nombre de personnes qui devraient suivre une formation du Conseil canadien de la sécurité dans les trois ans de l'adoption d'une telle disposition, le Groupe de travail n'a pas pu arriver à un consensus sur les droits acquis pour les conducteurs des véhicules tout-terrain. Il est recommandé que le gouvernement étudie davantage la question pour déterminer qui devrait suivre une formation obligatoire.

5. Qu'il soit obligatoire d'obtenir une assurance responsabilité personnelle pour tous les véhicules tout-terrain, à moins que le véhicule soit conduit sur un terrain appartenant au conducteur.

6. Que nul ne conduise un véhicule tout-terrain à moins que ce véhicule soit muni de phares et de feux arrières adéquats, qui doivent fonctionner de façon continue.

7. Que l'équipement original réglant le niveau de bruit sur les véhicules hors route ne soit pas enlevé ou remplacé, étant reconnu qu'il pourrait

s'avérer nécessaire de faire une exception pour les véhicules utilisés relativement aux activités spéciales des véhicules tout-terrain.

8. Qu'au Nouveau-Brunswick, les plaques d'immatriculation soient uniformisées, que le lettrage soit uniforme avec le lettrage et les plaques utilisés sur tous les véhicules motorisés, et que les plaques soient installées sur l'avant et l'arrière du véhicule tout-terrain.

9. Que la province du Nouveau-Brunswick étudie avec les autres administrations la possibilité d'une plaque uniformisée pour les véhicules tout-terrain dans l'ensemble du Canada.

10. Que nul conducteur d'un véhicule tout-terrain ne transporte un passager ou un occupant en conduisant un véhicule tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick à moins :

    a) que le véhicule soit conçu et équipé par le fabricant pour transporter plus d'une personne; ou

    b) que la personne autre que le conducteur soit assis sur un siège fixé au véhicule conçu ou approuvé par le fabricant du véhicule auquel ce siège est fixé.

11. Qu'un effort particulier de sensibilisation et d'application de la loi soit entrepris et poursuivi immédiatement pour réduire le nombre d'accidents et interdire l'utilisation des véhicules tout-terrain comme véhicules « routiers ».

12. Qu'un comité de sécurité des véhicules tout-terrain soit établi avec la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick et les autres intervenants afin de coordonner et de promouvoir les programmes de formation et de sensibilisation.

13. Que le ministère de la Santé et du Mieux-être travaille avec les corporations de soins de santé pour recueillir et enregistrer les données à l'échelle de la province relativement aux blessures causées par des accidents de véhicules hors route, aux visites aux services d'urgence, aux séjours hospitaliers, aux coûts des soins de santé, de façon à pouvoir fournir un rapport distinct pour chaque type de véhicule hors route.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

14. Que la province du Nouveau-Brunswick limite les aménagements de nouveaux sentiers dans les zones des bassins hydrographiques d'eau potable et les secteurs des champs de captage de l'eau potable.

15. Que la province du Nouveau-Brunswick limite l'aménagement des nouveaux sentiers dans les zones environnementalement sensibles, et tienne compte des terres humides, de la faune, des populations de poissons, des zones naturelles, des espèces menacées, des espèces en danger, des espèces rares et de l'habitat côtier.

16. Que la loi limite l'utilisation des véhicules tout-terrain aux sentiers désignés, des exceptions légitimes étant prévues, par exemple pour l'application de la loi, l'emploi, la recherche et le sauvetage et la suppression des incendies.

17. Qu'un programme de formation et de sensibilisation soit élaboré relativement aux répercussions environnementales que peut avoir l'utilisation des véhicules tout-terrain.

APPLICATION DE LA LOI

18. Qu'un programme d'application de la loi soit élaboré et mis en œuvre et que le mandat de ce programme soit de donner suite aux recommandations du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

19. Que la province identifie clairement les organismes (municipaux, régionaux ou provinciaux) qui sont responsables de l'application de la loi concernant les problèmes signalés par le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

20. Que les organismes d'application de la loi fassent la collecte de données relativement aux infractions commises dans la conduite des véhicules hors route, afin de mieux évaluer les résultats de l'application de la loi.

21. Qu'un programme de formation soit élaboré et mis en œuvre pour le personnel de l'application de la loi, un tel programme devant inclure mais non exclusivement la sécurité du conducteur, les questions environnementales et la législation.

LÉGISLATION

22. Que la province examine la pertinence de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et la mette à jour afin de la rendre compatible avec les autres lois pertinentes.

23. Que la province examine toutes les lois provinciales actuelles et les directives qui s'appliquent aux véhicules hors route et les questions apportées à l'attention du Groupe de travail.

24. Que la province définisse un véhicule tout-terrain dans la loi afin de reconnaître les caractéristiques de conduite uniques de ces véhicules par rapport aux motoneiges et aux autres véhicules hors route, en tenant compte de la restriction relative au poids et à la dimension appropriés.

25. Que la province examine et modifie au besoin la définition du terme route dans la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour faciliter l'aménagement de sentiers.

26. Que la province envisage d'accorder aux municipalités, l'autorité municipale d'adopter des arrêtés relativement à l'utilisation des emprises de route à l'intérieur de leurs limites.

27. Que la province adopte de nouvelles lois afin de donner aux organismes d'application de la loi les outils dont ils ont besoin pour régler de façon efficace les problèmes créés par l'utilisation des véhicules tout-terrain, y compris mais non exclusivement :

    a) possibilité de donner des contraventions pour toutes les infractions;

    b) imposition de sanctions qui sont un facteur dissuasif important;

    c) liens entre toutes les pénalités prévues dans la présente loi et le permis de conduire du véhicule à moteur du conducteur;

    d) un véhicule hors route conduit en violation de cette Loi pouvant être saisi immédiatement par un agent d'application de la loi;

    e) obligation pour un propriétaire d'un véhicule de fournir le nom et l'adresse d'un conducteur qui aurait commis une infraction;

    f) lien entre la responsabilité de la conduite d'un véhicule hors route en violation de cette Loi et le parent ou le tuteur des personnes âgées de moins de 19 ans.

RÉSEAU DE SENTIERS

28. Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick sans l'autorisation du propriétaire foncier.

29. Nul ne doit conduire un véhicule motorisé sur des terres qui n'appartiennent pas au conducteur ou au propriétaire du véhicule ou sur un sentier ou un chemin non routier qui est limité à la circulation des piétons ou des animaux. Une personne est coupable de conduite illégale d'un véhicule sur un sentier si elle conduit un véhicule motorisé sur un sentier pédestre, de randonnée, de cyclisme, de raquette, de ski de fond ou une piste d'équitation, y compris mais non exclusivement Sentier NB Trail, le Sentier transcanadien et le Sentier international des Appalaches, sans l'autorisation du propriétaire foncier.

30. Nul ne doit conduire un véhicule motorisé autre qu'une motoneige sur les terres qui sont des sentiers aménagés pour motoneiges définis dans la Loi, à moins que cette utilisation ait été autorisée par la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc., ou à moins que cette utilisation soit nécessaire en raison d'une urgence liée à la sécurité des personnes ou de la propriété.

31. La désignation ou l'approbation de l'aménagement des sentiers devrait tenir compte des normes appropriées, de la planification, de la protection de l'environnement et de la sécurité du public.

32. Des systèmes de cartographie et d'identification provinciaux uniformes doivent être mis en œuvre pour tous les sentiers de véhicules tout-terrain désignés.

33. Les secteurs suivants doivent être étudiés en vue de leur utilisation dans le cadre du réseau de sentiers pour véhicules tout-terrain, la planification adéquate et l'autorisation du propriétaire foncier devant être assurées :

    a) servitudes de services publics/servitudes;

    b) emprises routières;

    c) terres de la Couronne;

    d) terres privées;

e) terres fédérales;

f) terres appartenant à des sociétés;

g) terres ferroviaires privées;

h) terres des Premières nations.

SENSIBILISATION

34. Des programmes de formation doivent être élaborés et mis en œuvre pour répondre aux besoins de formation susmentionnés.

35. Les fabricants et les concessionnaires doivent être encouragés à promouvoir l'utilisation environnementale responsable, sécuritaire et légale des véhicules tout-terrain dans leurs annonces et leur promotion.

FINANCEMENT

36. Un financement suffisant doit être assuré aux fins susmentionnées et le gouvernement et la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick doivent envisager les moyens suivants et tous autres moyens pour obtenir le financement nécessaire :

a) accroître les droits de permis et d'immatriculation;

b) donner une remise pour l'aménagement de sentiers;

c) remettre un laisser-passer pour les sentiers;

d) prélever des cotisations au point de vente;

e) prévoir un montant supplémentaire pour les déclarations de culpabilité;

f) obtenir l'appui du fabricant et de l'industrie des véhicules tout-terrain.

37. Vu le besoin immédiat d'assurer un niveau d'application de la loi adéquat, le gouvernement doit accorder la priorité au financement pour l'élaboration et la prestation d'un programme d'application de la loi ayant le mandat de donner suite aux recommandations du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

38. Vu le besoin immédiat d'aménager des sentiers, un dépôt d'aménagement de sentiers doit être ajouté aux droits d'immatriculation et remis à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.

39. En plus de tout financement qui pourrait provenir de la remise de l'immatriculation, le gouvernement doit encourager la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. à étudier d'autres moyens pour obtenir du financement, y compris mais non exclusivement les moyens suivants :

a) subventions ou dons privés;

b) contributions des municipalités et des districts de services locaux.

1. INTRODUCTION

Le ministre de la Sécurité publique, Milton Sherwood, a annoncé la création d'un groupe de travail sur les véhicules tout-terrain le 30 novembre 2000. L'annonce faisait partie d'un des engagements pris par le gouvernement dans le discours du trône d'encourager une utilisation sécuritaire et environnementalement responsable des véhicules tout-terrain.

Un certain nombre de facteurs ont contribué aux pressions exercées pour l'établissement du groupe de travail. Un de ces facteurs est le nombre accru des mortalités causées par des accidents de véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick; en 1999-2000, six mortalités liées aux véhicules tout-terrain sont survenues.

Actuellement, les endroits où les véhicules tout-terrain peuvent circuler sans enfreindre la loi sont très limités. La *Loi sur les véhicules tout-terrain* interdit la conduite des véhicules tout-terrain à l'intérieur de 7,5 mètres d'une chaussée ou de la partie utilisée par les véhicules à moteur. Les véhicules tout-terrain ne sont pas autorisés sur le réseau de Sentier Nouveau-Brunswick Trail à usage multiple, un sentier loué par la Fédération des clubs de motoneige du Nouveau-Brunswick inc. sur les terres de la Couronne ou autres réseaux de sentiers aménagés, et ont un accès limité aux terrains privés. La circulation non autorisée des véhicules tout-terrain dans ces secteurs est un problème croissant.

L'utilisation accrue des véhicules tout-terrain suscite des inquiétudes concernant les dommages pouvant être causés à l'environnement, l'exploitation accrue du poisson et de la faune, les menaces pour les zones sensibles, les espèces menacées d'extinction ou leur habitat, les risques accrus d'actes criminels et d'actes d'intrusion sur les biens privés et les confrontations avec les propriétaires fonciers privés et autres utilisateurs à des fins récréatives. En raison de ces inquiétudes, un degré accru d'application de la loi, de sensibilisation et de formation a été réclamé.

Le mandat (Annexe A) a été préparé et adopté par le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain qui a indiqué qu'un rapport final serait soumis au gouvernement en juin 2001. Le mandat du Groupe de travail est le suivant :

Le Groupe de travail a le mandat de tenir des discussions et de formuler des recommandations sur les points suivants : sécurité publique, réseau de sentiers, impact environnemental et modifications législatives.

Le ministère de la Sécurité publique était l'organisme responsable du Groupe de travail et a fourni tout le soutien nécessaire pour faciliter la recherche et la production du rapport final. M. Michael Connolly, sous-ministre adjoint, Division des services de sécurité, a été nommé président.

On a communiqué avec un certain nombre d'organismes non gouvernementaux et de ministères du gouvernement qui ont nommé un représentant de leur secteur particulier qui participe au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain (voir Annexe B pour une liste des membres). D'autres organismes ainsi que le grand public ont été invités à faire connaître leurs préoccupations et à soumettre des recommandations au Groupe de travail.

2. MÉTHODOLOGIE

PRÉCISION DES TERMES

Aux termes de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* du Nouveau-Brunswick, un véhicule tout-terrain désigne :

> *« tout véhicule à moteur conçu et adapté pour l'usage hors route, et sans limiter la généralité de ce qui précède, s'entend également des motos hors route, des autodunes, des motoneiges et des machines amphibies, mais ne s'entend pas de tout véhicule qui a été conçu pour être utilisé ou qui est utilisé pour l'agriculture, la foresterie, les travaux miniers ou la construction, de tout véhicule immatriculé en vertu de la Loi sur les véhicules à moteur ou de tout véhicule exempté de l'application de la présente Loi par règlement. »*

En présentant ce rapport, le Groupe de travail s'est concentré surtout sur les véhicules tout-terrain à trois roues[1] et à quatre roues. Toute référence à un véhicule tout-terrain dans le présent document est limitée à ces véhicules. Lorsque la référence inclut tous les véhicules définis comme des véhicules tout-terrain dans la Loi, cela sera clairement indiqué ou le terme véhicule hors route sera utilisé.

RÉACTIONS SOUMISES AU GROUPE DE TRAVAIL

Chaque membre du Groupe de travail a été invité à solliciter les réactions de son ministère ou des gens qu'il représentait et de présenter ces réactions verbalement ou dans des mémoires. Les membres du Groupe de travail ont utilisé les attributions, qui comprennent le mandat du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain, pour faciliter la communication et obtenir les réactions des membres de leur organisme. Le président a demandé aux membres du Groupe de travail de présenter des exposés formels lorsqu'il y avait lieu.

Des réactions ont été sollicitées à l'aide de communiqués qui ont été affichés sur le site web de Communications Nouveau-Brunswick à deux occasions, soit le 30 novembre 2000 et le 2 mars 2001. Le public pouvait également faire parvenir ses réactions par écrit en utilisant les moyens suivants : télécopieur, courrier électronique ou présentation d'un mémoire au président, ministère de la Sécurité publique, par courrier ordinaire. Entre décembre 2000 et juin 2001, 56 mémoires ont été reçus; ces mémoires représentaient les points de vue de 94 particuliers ou organismes (voir Annexe C pour un résumé des enjeux, des préoccupations et des recommandations soulevés dans ces mémoires). Le président a envoyé une lettre pour accuser réception de chaque mémoire. Les extraits de ce mémoire serviront à faire valoir et à souligner les enjeux et les préoccupations cernés dans le présent rapport, toutefois nous tairons le nom de l'auteur pour protéger son identité et sa vie privée.

En plus de ceux qui ont été invités à présenter un mémoire au Groupe de travail, d'autres organismes ont demandé directement au président la permission de soumettre de l'information et des recommandations. Les membres du Groupe de travail ont précisé que chaque exposé devrait être accompagné d'un mémoire formel. L'Annexe D présente une liste des organismes et ministères, y compris les noms des membres du Groupe de travail, qui ont présenté un exposé écrit ou oral au cours d'un certain nombre de réunions.

Le Groupe de travail s'est réuni neuf (9) fois entre décembre 2000 et juin 2001. En outre, un sous-comité des recommandations s'est réuni une fois. Le présent rapport livre un résumé de la consultation des intervenants, de la recherche, des exposés et des mémoires soumis par les intervenants et le grand public qui s'intéressent directement aux questions sur lesquelles s'est penché le Groupe de travail. Toutefois, ce rapport ne se veut pas une analyse exhaustive de tous les enjeux de l'utilisation des véhicules tout-terrain, vu le délai accordé pour la réalisation de l'étude.

Le Groupe de travail a reçu et étudié plus de 100 recommandations concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick. Les recommandations sont réparties dans sept grand secteurs : sécurité publique, protection de l'environnement, application de la loi, législation, réseau de sentiers, sensibilisation et financement. On a adopté une approche consensuelle pour arriver aux principales recommandations sous chaque titre qui, d'après le Groupe de travail, répondaient aux enjeux et aux préoccupations cernés par les participants, les intervenants et le grand public.

[1] Il est reconnu que la vente des véhicules tout-terrain à trois roues est interdite au Canada, toutefois certaines personnes possèdent encore ces véhicules.

3. SURVOL DE L'INDUSTRIE DU VÉHICULE TOUT-TERRAIN

Le véhicule tout-terrain a été développé d'abord au Japon comme un véhicule de circulation entre la ferme et la ville dans des régions montagneuses isolées comme pendant les gels au printemps et pendant la saison des pluies, lorsque les chemins étaient impraticables pour les autres véhicules. Le véhicule tout-terrain est vite devenu un véhicule de loisir offrant un transport aux régions inaccessibles par d'autres modes motorisés de transport. Lorsque le véhicule tout-terrain a fait son apparition aux États-Unis dans les années 1970, il était vendu comme un véhicule de loisir.[2]

Fabricants et concessionnaires de véhicules tout-terrain

On compte six (6) fabricants non canadiens de véhicules tout-terrain, dont Arctic Cat, Honda, Kawasaki, Polaris, Suzuki et Yamaha. Bombardier, une compagnie canadienne, fabrique également des véhicules tout-terrain. La province du Nouveau-Brunswick compte 64 concessionnaires de véhicules tout-terrain.

IMMATRICULATIONS

La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. a produit un document intitulé « Ventes, recettes et tendances » utilisant des données du ministère des Transports, du Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain (CCDVTT) et de Statistique Canada. Ce document porte sur les véhicules tout-terrain par rapport aux immatriculations des motoneiges et aux ventes de véhicules tout-terrain par habitant. Parmi les provinces identifiées, c'est le Nouveau-Brunswick qui a enregistré le plus grand nombre de ventes d'unités par millier d'habitants, à 6,5, en 1998-1999.

Un rapport compilé par le ministère de la Sécurité publique a fourni le nombre de nouvelles unités et d'unités d'échange, de renouvellements ainsi que le total des immatriculations de véhicules tout-terrain. Le nombre d'unités nouvelles et d'échange enregistrées a augmenté d'environ 16 % de 1997-1998 à 1998-1999, de 25,7 % de 1998-1999 à 1999-2000 et de 4,6 % à 2000-2001, **une augmentation de 52,4 % ayant été enregistrée de 1997-1998 à 2000-2001**. Le nombre de renouvellements a augmenté d'environ 14,6 % de 1997-1998 à 1998-1999, de 20,6 % de 1998-1999 à 1999-2000 et de 10,7 % de 1999-2000 à 2000-2001, **une augmentation de 53 % ayant été enregistrée de 1997-1998 à 2000-2001.**

Le nombre total d'unités immatriculées (y compris nouvelles unités, unités d'échange et de renouvellement) affiche une augmentation de 14,9 % de 1997-1998 à 1998-1999, de 21,8 % de 1998-1999 à 1999-2000 et de 9,3 % de 1999-2000 à 2000-2001, **une augmentation générale de 52,9 % des unités de véhicules tout-terrain immatriculés ayant été enregistrée de 1997-1998 à 2000-2001.** Voir Tableau 1 ci-dessous :

Tableau 1

Immatriculations des véhicules tout-terrain

	Nouvelles unités/unités d'échange		Renouvellements		Total	
Année	Unités	Dollars*	Unités	Dollars*	Unités	Dollars*
1997-1998	4 490	73 762 $	15 005	240 149 $	19 495	313 911 $
1998-1999	5 207	84 779 $	17 192	275 018 $	22 399	359 797 $
1999-2000	6 544	106 006 $	20 735	331 680 $	27 279	437 686 $
2000-2001	6 842	111 248 $	22 961	367 286 $	29 803	478 534 $

* *Les sommes pour les nouvelles unités et les unités d'échange comprennent les droits d'immatriculation et la nouvelle plaque. La somme pour les renouvellements comprend les droits d'immatriculation seulement (peut inclure également une nouvelle plaque au besoin).*

[2] *« Honda ATV History 101 » (Le 14 avril 2000), ATV Connection Magazine [Online]. Récupéré 9/11/00 du réseau World Wide Web : http://www.atvconnection.com/editor/feature/atvhistory/hondahistory.htm*

Même si le nombre d'immatriculations d'unités de véhicules tout-terrain a augmenté de plus de 50 % de 1997-1998 à 2000-2001, l'augmentation en pourcentage de 1999-2000 à 2000-2001 a chuté comparativement à celle des années précédentes; surtout pour l'immatriculation des nouvelles unités et des unités d'échange.

L'impact économique pour la province est important comme l'indique le tableau ci-dessus, toutefois il serait encore plus marqué si les recettes de la taxe de vente harmonisée étaient ajoutées.[3] Le tableau ne montre pas la taxe de vente harmonisée perçue sur la vente des nouvelles unités de véhicules tout-terrain ni la part provinciale de la taxe de vente harmonisée, qui représente 8 % des 15 %.

PROFIL DE L'UTILISATION DES VÉHICULES TOUT-TERRAIN

La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. (FVTTNB) a été constituée en 1996 afin de promouvoir l'utilisation responsable et sécuritaire des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick. Le nombre de véhicules tout-terrain de loisir qui circulent sur les terres forestières provinciales du Nouveau-Brunswick atteint maintenant presque 30 000. Le rôle de la Fédération à l'échelon provincial est de defendre les intérêts des fervents des véhicules tout-terrain, en s'assurant que le sport continue de se développer et est reconnu comme une forme sécuritaire et responsable de loisir de plein air en toute saison.

Le comité exécutif de l'organisme se compose du président, du vice-président, du directeur général, d'un secrétaire et d'un conseiller général. Le groupe des véhicules tout-terrain est réparti en sept régions, chaque région ayant deux administrateurs volontaires. La Fédération compte actuellement 50 clubs actifs, dont 20 assurent des services d'entretien des sentiers en hiver.

Puisque aucune étude exhaustive de l'utilisation des véhicules tout-terrain n'a été effectuée dans la province du Nouveau-Brunswick, certains résultats des études effectuées dans la province de Québec et par la Commission de la sécurité des produits pour le consommateur, Washington, DC, par rapport au profil de l'utilisation des véhicules tout-terrain sont fournis à titre d'information.

Une étude de 1996 intitulée « Étude sur le développement et la commercialisation touristique du Quad au Québec » a présenté un rapport sur les activités des quatre roues au Québec[4]. À ce moment-là, Québec Quad comptait 108 clubs et 23 000 membres. Il a été estimé qu'il y avait entre 185 000 à 225 000 quads en service au Québec, dont 148 000 environ étaient immatriculés. Au moment de l'étude, le Québec comptait 14 127 km de sentiers, dont 4 082 km étaient accessibles uniquement en hiver, et 7 260 km uniquement pendant le reste de l'année.

Le marché du quad de loisir au Québec est basé sur deux types de quadistes :

- Les excursionnistes : tous les quadistes qui s'absentent pendant plus de deux heures de leur habitation, sans y passer la nuit;
- Les touristes : les quadistes qui s'absentent et qui restent pour la nuit.

Il a été signalé que 91 541 personnes au Québec étaient propriétaires ou utilisateurs du quad de loisir. Les quadistes effectuaient en moyenne 6,6 trajets de quad par année d'une durée moyenne de 4,6 jours par voyage. L'étude a permi de tirer certaines conclusions d'après le profil des quadistes de loisir, y compris :

- la situation socio-économique des excursionnistes et des touristes est plus ou moins égale; collet bleu; âgé d'environ 40 ans; la catégorie touristique est avantagée du point de vue du revenu (couples, avant impôt);
- ils sont des adeptes du quad depuis six (6) ans au moins – un peu plus que dans la catégorie touristique;
- ils voyagent habituellement en couples ou en groupes de moins de cinq (5);
- quatre (4) quadistes sur dix (10) transportent un passager;

[3] On a tenté d'obtenir de l'information de Services Nouveau-Brunswick et du ministère des Finances concernant la taxe perçue sur la vente des véhicules tout-terrain dans la province. Toutefois, leurs systèmes d'information enregistre la perception des taxes sous un seul numéro de compte et ne fait pas la distinction entre la taxe perçue d'un véhicule à moteur à l'autre.

[4] Zins Beauchesne et Associates, PLURAM (1996, Juillet). Étude sur le développement et la commercialisation touristique du QUAD au Québec, Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (F.Q.C.M.A.). Plutôt qu'utiliser le terme véhicule tout-terrain, l'étude du Québec susmentionnée utilise les termes suivants pour désigner les véhicules tout-terrain à trois et quatre roues, les propriétaires et les conducteurs des véhicules tout-terrain de trois et quatre roues, et les activités de véhicules tout-terrain de trois et quatre roues : quad, quadistes et quaddisme.

- l'été est la saison préférée [68 % du temps, l'hiver, toutefois, est préféré par les membres d'une fédération (69 % du temps)];
- les excursionnistes passent plus de temps à faire du quadisme par année;
- les quadistes ne voyagent pas à l'extérieur du Québec.

En 1998, la Commission de la sécurité des produits pour le consommateur, Washington, DC, a effectué des sondages sur l'utilisation des véhicules tout-terrain pour fournir une description des habitudes d'utilisation actuelles.[5]. Voici certains résultats de ce sondage :

- 14 % des conducteurs de véhicules tout-terrain sont des enfants âgés de moins de 16 ans;
- près de deux tiers des conducteurs sont des hommes;
- la moyenne d'expérience du conducteur est de 9,6 ans;
- 11 % des conducteurs indiquent avoir participé à un programme de formation organisé, 12 % disent avoir suivi une formation dispensée par les concessionnaires ou les vendeurs de véhicules tout-terrain;
- 23 % des conducteurs ont dit ne jamais transporter de passagers;
- 35 % des conducteurs ont dit porter un casque, 32 % ont indiqué ne jamais porter un casque.

UTILISATION DU VÉHICULE À DES FINS D'EMPLOI

Il est reconnu qu'un certain nombre d'organisations gouvernementales et non gouvernementales et de particuliers utilisent les véhicules tout-terrain relativement à leur travail. Le sondage de 1998 effectué par la Commission de la sécurité des produits pour le consommateur a révélé que 74 % des utilisateurs de véhicules tout-terrain ont dit utiliser ces véhicules à des fins non récréatives, y compris à des fins agricoles ou d'élevage, à des fins ménagères et pour des tâches commerciales ou professionnelles. Un mémoire présenté au Groupe de travail concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain à des fins non récréatives a présenté le point de vue suivant :

> *« Depuis la mise au point du véhicule tout-terrain, les piégeurs de toutes les parties du Nouveau-Brunswick ont constaté que c'est un outil indispensable pour atteindre les zones éloignées et pas tellement éloignées de leurs lignes de piégeage sur les terres de la Couronne et les terres franches. Nous nous opposerions donc très fermement à tout règlement qui limiterait l'utilisation par les piégeurs [des véhicules tout-terrain] pour mener des activités légales [prise d'animaux à fourrure]. »*

Dans la formulation des recommandations, il a été tenu compte de ces utilisations.

UTILISATION POUR UNE ACTIVITÉ RÉCRÉATIVE DE PLEIN AIR

Un mémoire présenté au Groupe de travail a souligné l'importance d'utiliser les véhicules tout-terrain pour des activités récréatives et a indiqué que « l'utilisation était aussi variée que l'imagination de l'exploitant ». En 1996, un sondage sur l'importance de la nature pour les Canadiens a été effectué (désigné l'enquête sur l'importance de la nature)[6].

L'enquête sur l'importance de la nature a bénéficié d'un partenariat national de 16 organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux et a examiné la popularité des activités récréatives liées à la nature, pour les canadiens. Ce sondage englobait le pourcentage de Canadiens ayant participé à 17 activités de plein air précisées en 1996, y compris l'utilisation de véhicules hors route, par province ou territoire de résidence. Le Tableau 2 est basé sur les taux de participation nationaux et du Nouveau-Brunswick à ces 17 activités récréatives reliées à la nature :

[5] Commission de la sécurité des produits pour le consommateur. « Véhicules tout-terrain; demande de commentaires - -Résolution proposée ». [Registre fédéral : Le 9 septembre 1998 (Volume 63, Numéro 174)], [Avis], [Page 48199 – 48204]. À partir du registre fédéral en ligne via GPO Access [wais.access.gpo.gov], [DOCID : fr09se98 – 46].

[6] Enquête sur l'importance de la nature pour les Canadiens : une initiative fédérale-provinciale-territoriale (1999). « L'importance de la nature pour les Canadiens : Faits saillants de l'enquête ». (Cat. N° En 47-311/1999E). Ottawa, ON : Publié sur l'autorisation du ministre de l'Environnement. Aussi disponible sur Internet sur la voie verte : http://www.ec.gc.ca/nature/survey.htm

Tableau 2

Taux de participation à des activités récréatives reliées à la nature

Activité	Taux du N.-B. (%)	Taux national (%)
Relaxation dans un décor naturel	32	32,4
Visite des zones naturelles	30,1	31,1
Piques-niques	25,5	26
Natation/activités de plage	23	23,7
Camping	19,9	18,8
Randonnée et tourisme pédestre	16,5	18,5
Photographie des zones naturelles	13,9	15,9
Collecte de noix, de baies, de bois pour le feu	12,6	11
Canotage/kayak/voile	10,2	9,9
Motonautisme	5,5	9,3
Cyclisme dans les zones naturelles	7,3	8,6
Ski alpin	2,3	4,7
Alpinisme	3,5	4,3
Ski de fond et raquette	2,8	3,5
Utilisation des véhicules hors route	**5,2**	**3,4**
Motoneige	3,3	2,5
Équitation	1	1,6

IMPACT ÉCONOMIQUE DES ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES

Étude du Québec sur les avantages économiques, 1996

Les retombées économiques de l'activité Quad au Québec étaient de 32,4 millions de dollars qui provenaient des revenues d'impôt en 1995, dont 12,2 millions de dollars provenaient des permis et des ventes et 20,2 millions de dollars de l'utilisation des véhicules (90 % des recettes provenaient d'activités récréatives et touristiques).

Les revenus d'impôt pour le Québec ont été calculés à partir de trois activités principales de Quad (utilitaire, récréative et touristique) ainsi qu'à partir du coût de l'utilisation de certains équipements d'entretien des pistes. Les données obtenues de la Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (F.Q.C.M.A.) et du Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain ont révélé qu'au total, le quadisme a injecté 163 millions de dollars dans l'économie de diverses régions du Québec.

Il a été conclu par conséquent que le niveau accru des dépenses effectuées pour le quadisme par les Québécois, ajouté aux contributions des quadistes venant d'ailleurs, donnerait sans doute un élan à l'économie du Québec au cours des années à venir.[7]

[7] *Voir note numéro 4 à titre de référence.*

[8] *Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur l'importance de la nature pour les Canadiens (2000). « L'importance de la nature pour les Canadiens : Les avantages économiques des activités reliées à la nature ». (Catalogue n° En 47-312/2000E). Ottawa, ON : Publié sur l'autorisation du ministre de l'Environnement. Disponible également sur Internet sur la voie verte d'Environnement Canada : http://www.ec.gc.ca/nature/survey.htm. Cette enquête visait à établir des prévisions fiables des activités reliées à la nature chez les Canadiens à l'aide d'un échantillon de cette population. Les données incluses dans les tableaux et les figures sont également des estimations relevées de cet échantillon. En général, la fiabilité des estimations dépend d'un nombre suffisant de Canadiens possédant toutes les caractéristiques pertinentes incluses dans l'échantillon. La fiabilité statistique de toutes les estimations dans les tableaux et les figures a été évaluée en examinant la variabilité de l'échantillon de chaque estimation. La majeure partie des estimations répondent aux critères de Statistique Canada pour qu'un niveau suffisamment faible de variété puisse être utilisé avec confiance.*

Enquête sur les avantages économiques de 1996

L'enquête sur l'importance de la nature pour les Canadiens citée au Tableau 2 est basé sur un échantillon d'environ 87 000 Canadiens âgés de 15 ans et plus. Un deuxième rapport fondé sur les résultats de cette enquête mettait l'accent sur l'importance économique des activités reliées à la nature.[8] Le rapport comprenait également les résultats d'une enquête américaine sur les dépenses par les visiteurs américains au Canada pour des activités reliées à la nature.

Les résultats de ces enquêtes révèlent que les résidents canadiens et les visiteurs américains ont dépensé 11,7 milliards de dollars pour des activités reliées à la nature au Canada en 1996. Le rapport a examiné les retombées économiques de ces dépenses pour le Canada et les provinces et les territoires, pour ce qui est des contributions au PIB, au maintien des emplois et aux revenus fiscaux. Puisque aucune étude exhaustive des retombées économiques de l'utilisation des véhicules tout-terrain n'a été effectuée au Nouveau-Brunswick, certains résultats de cette étude sur les retombées économiques seront indiqués à titre d'information.

Pendant la période visée par l'étude (1996), 11 millions de dollars ont été consacrés par 20 millions de Canadiens à des activités reliées à la nature pendant des trajets spéciaux ou près de leur domicile. 28,4 p. 100 des dépenses totales ont été consacrées au matériel utilisé principalement pour des activités reliées à la nature, 23,5 % ont été consacrées au transport, 18,4 % à la nourriture, 12,7 % à l'hébergement, et 5,8 % à d'autres articles nécessaires comme les droits d'accès. Les autres activités reliées à la nature représentaient 11,2 %.

Les Canadiens ont dépensé 7,2 milliards de dollars pour des activités de plein air dans les zones naturelles. Aux fins du sondage, les activités de plein air étaient des trajets effectués dans les zones naturelles comme les forêts, les cours d'eau et autres zones afin de participer à une ou plusieurs des 17 activités déjà identifiées. Les Canadiens ont aussi consacré 1,3 milliard de dollars à l'observation de la faune, 1,9 milliard de dollars à la pêche sportive, plus de 800 millions de dollars à la chasse et 1,2 milliard de dollars à d'autres activités reliées à la nature, y compris contributions aux organismes reliés à la nature, au maintien des terres pour des activités de conservation et reliées à la faune[9].

Un sondage effectué par le U.S. Fish and Wildlife Service a estimé que les visiteurs américains au Canada dépensaient plus de 700 millions de dollars pour deux activités reliées à la nature : observation de la faune et pêche récréative.

À l'échelon national, les avantages économiques prévus des 11,7 milliards de dollars dépensés au Canada pour des activités reliées à la nature ont mené à des contributions de 17,3 milliards de dollars à la production commerciale brute et de 12,1 milliards de dollars au produit intérieur brut du Canada (PIB). De plus, 5,9 milliards de dollars en revenus personnels ont été générés par 215 000 emplois qui ont été maintenus par cette activité économique, et 5,9 milliards de dollars en revenus d'impôt ont été générés pour le gouvernement.

Le sondage a révélé que les résidents du Nouveau-Brunswick avaient dépensé un total de 208,2 millions de dollars pour des activités reliées à la nature en 1996. De ce montant, 116,4 millions de dollars ont été consacrés à des activités de plein air dans les zones naturelles, et 26,2 millions de dollars à l'observation de la faune, 44 millions de dollars à la pêche récréative, 32,6 millions de dollars à la chasse et 32,6 millions de dollars à d'autres activités reliées à la nature.[10]

Du total des dépenses, environ 56,9 millions de dollars (27,3 %) ont été consacrés à l'équipement utilisé principalement pour des activités reliées à la nature, 49,3 millions de dollars (23,7 %) ont été consacrés au transport, 37,7 millions de dollars (18,1 %) à la nourriture, 20,4 millions de dollars (9,8 %) à l'hébergement et 11,3 millions de dollars (5,4 %) à d'autres articles comme les droits d'accès. Les contributions aux organismes reliés à la nature, le maintien des terres à des fins de conservation et pour les activités reliées à la faune près du domicile ont représenté 32,6 millions de dollars (15,7 %)

[9] Les dépenses ne se chiffreront pas à 11 milliards de dollars, puisque les dépenses pour l'observation de la faune, la pêche récréative et la chasse sont destinées à des activités principales et secondaires combinées. C'est-à-dire, si l'utilisation des véhicules hors route est la principale activité et l'observation de la faune l'activité secondaire, il est impossible d'additionner les dépenses sans un certain dédoublement.

[10] Encore une fois, les dépenses ne se chiffreront pas à 208,2 millions de dollars pour la même raison qui a été citée dans la note en bas de page numéro 3.

Le sondage révèle que les avantages économiques prévus pour les résidents du Nouveau-Brunswick découlant de la participation aux activités reliées à la nature ont mené à des contributions de 193 millions de dollars au produit intérieur brut de la province (PIB) et maintenu 3 800 emplois. De plus, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales ont reçu 61 millions de dollars en revenus d'impôt.

À titre d'exemple local, un mémoire présenté au Groupe de travail par un particulier qui organise des visites en véhicule tout-terrain au Nouveau-Brunswick depuis 1985 et à Terre-Neuve depuis 1993 attestera de la valeur économique de ce sport.

> *« J'organise des visites [en véhicule tout-terrain] et quelques excursions de motoneige car nous savons tous que la saison est très courte et pas du tout fiable mais elle est rentable pour quelques-uns. D'autre part, une saison de [véhicule tout-terrain] est beaucoup plus longue et beaucoup plus fiable surtout si on fait de la planification à long terme. J'ai déjà des réservations confirmées pour toutes les excursions de véhicule tout-terrain à Terre-Neuve au cours de la prochaine année et la seule et unique excursion que j'organiserai au Nouveau-Brunswick. On exerce des pressions pour que j'organise d'autres excursions dans la province, mais je ne veux pas forcer ma chance ou quêter auprès des gens comme je l'ai fait pendant des années alors je pense que je plierai bagage et que j'irai à Terre-Neuve et je laisserai environ 200 000 $ qu'ils veulent avoir à tout prix.*

Des fins de semaine spéciales sont organisées par les clubs de véhicules tout-terrain dans la province, ce qui a d'importantes retombées économiques dans la région. Les avantages économiques du Jamboree de véhicules tout-terrain 2000 est considérable pour la région de Sussex.

La participation à des activités reliées à la nature a une grande valeur économique. Les résidents du Nouveau-Brunswick ont manifesté beaucoup d'intérêt pour les activités récréatives reliées à la nature, les taux de participation nationaux ayant été dépassés dans un certain nombre de régions. Toutefois, il faut noter que l'utilisation de véhicules hors route représente un faible pourcentage seulement de cette activité économique très importante mais peut causer des dommages considérables aux zones naturelles, et avoir des effets néfastes sur notre jouissance des autres activités reliées à la nature.

COÛTS DES SOINS DE SANTÉ

Ministère de la Santé et du Mieux-être

Le ministère de la Santé et du Mieux-être a signalé un nombre important de séjours hospitaliers et de chirurgies de jour liés aux accidents de véhicules tout-terrain (voir Annexe E). Le ministère a indiqué que le coût relatif pour la province découlant de ces blessures est de 252 378 $ pour l'année 1998-1999 et de 340 888 $ pour l'année 1999-2000. Le coût réel des blessures ne peut pas être vérifié de façon réaliste en raison des nombreux types de traitements accessibles à une personne blessée.

Le coût relatif n'est pas un montant monétaire réel mais plutôt un coût attribué qui est calculé à l'aide d'une mesure relative précise de l'utilisation prévue des ressources pour les patients multiplié par une valeur monétaire attribuée par les Services hospitaliers, ministère de la Santé et du Mieux-être.

Examen rétrospectif de la banque de données sur les traumatismes : admissions liées aux véhicules tout-terrain

Un examen rétrospectif de la banque de données sur les traumatismes concernant les admissions liées aux véhicules tout-terrain a été effectué par le Dr S. Walling, un neurochirurgien de l'Hôpital régional de Saint John, un établissement de soins tertiaires. Le but de l'examen était de décrire la nature et la gravité des blessures à la tête et à la colonne vertébrale découlant de l'utilisation des véhicules tout-terrain. Les résultats de cet examen ont été fournis au président du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain et leur publication dans le rapport a été autorisée.

Cette partie présente un survol des coûts des soins de santé, tandis que la section sur la Sécurité publique fait une analyse plus approfondie de la nature et de l'étendue des blessures.

Pendant la période de l'étude (mars 1998 à avril 2000), 106 cas ont été admis à l'Hôpital régional de Saint John[11] à la suite d'incidents comportant des véhicules tout-terrain, dont 45 cas ont été admis à l'unité des soins intensifs (USI). Il a été reconnu qu'il est difficile de déterminer le coût direct ou indirect, puisque l'hôpital ne détermine pas les coûts individuels, et calcule seulement les moyennes. Toutefois, il a été possible de déterminer que les admissions liées aux véhicules tout-terrain à l'unité des soins intensifs représentaient 139 jours. Le coût moyen d'un lit aux soins intensifs, les coûts et les examens des salles d'opération non inclus, est de 923 $ par jour. Toutes les admissions liées aux véhicules tout-terrain à l'unité des soins intensifs coûtent donc à l'Hôpital régional de Saint John environ 128 297 $ pour les coûts de l'unité des soins intensifs uniquement.

L'auteur a aussi cité de la recherche qui a permis de prévoir que le coût de toute une vie pour le soin d'un patient ayant subi une blessure à la colonne vertébrale est de 1,5 à 4 millions de dollars en monnaie canadienne. On estime également que ces prévisions s'appliqueraient aux personnes qui ont subi une blessure grave à la tête. Une estimation prudente des cas admis par suite de l'utilisation de véhicules tout-terrain a révélé que deux personnes ayant subi des blessures à la colonne vertébrale et cinq personnes ayant subi des blessures graves à la tête auront besoin de soins continus à long terme et que ces personnes ne retourneront probablement jamais sur le marché du travail. Il a été estimé que ces sept patients seuls coûteraient à la province de 10,5 millions à 28 millions de dollars environ.

[11] À noter que ces données représentent les cas admis à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain à l'Hôpital régional de Saint John seulement et ne doivent pas être interprétées comme des données provinciales.

4. ENJEUX ET PRÉOCCUPATIONS CONCERNANT L'UTILISATION DES VÉHICULES TOUT-TERRAIN

ACTES D'INTRUSION SUR LES BIENS-FONDS PUBLICS ET PRIVÉS

Un thème qui est souvent revenu dans les mémoires et les exposés présentés au Groupe de travail est l'accès illégal des véhicules tout-terrain aux biens-fonds publics et privés; les véhicules tout-terrain qui créent une nuisance, qui représentent un danger pour la sécurité ou qui causent des dommages considérables à l'environnement et aux propriétés. Les actes d'intrusion sur Sentier NB Trail, où l'utilisation d'un véhicule tout-terrain est interdite, est un des principaux sujets de préoccupation pour un certain nombre de personnes, comme le démontre l'extrait suivant d'un mémoire présenté au Groupe de travail :

> • *Cette lettre vise à demander que Sentier NB Trail soit modifié en raison d'un incident qui m'est arrivé à moi et à mes enfants... un [véhicule tout-terrain] a filé près de nous à toute allure créant une nuée de poussière et faisant revoler du gravier sur mes enfants (deux ans et quatre ans) et moi-même... après avoir discuté avec la GRC... le ministère des Ressources naturelles, la Commission de la santé et de la sécurité, mon député, le ministère de la Sécurité publique... l'information que j'ai obtenue de tous ces bureaux c'est que même si cette personne enfreignait une loi en étant sur le sentier, je ne pourrais rien faire pour lui interdire ce sentier à l'avenir* •.

Une des inquiétudes du Groupe de travail est le niveau de frustration exprimé par les propriétaires fonciers à cet égard et les altercations physiques qui pourraient découler d'une tentative en vue d'exprimer cette frustration si aucune mesure ne peut être prise pour interdire ces activités illégales.

Des inquiétudes concernant les actes d'intrusion et les dommages aux propriétés ont été exprimées dans le rapport intitulé • *Vol et actes d'intrusion : répercussions pour les propriétaires fonciers et l'industrie* • (2000)[12]. En réponse au problème accru du vol de bois sur les boisés privés et des problèmes d'intrusion et des dommages aux boisés et aux fermes, le Groupe de travail sur le vol de bois a été créé par le gouvernement en mai 2000. Un rapport final et des recommandations ont été soumis au gouvernement en octobre 2000 et le rapport a été rendu public en février 2001.

Le Groupe de travail a cerné un problème accru et grave de vol de bois sur les terres de la Couronne et les terres privées qui représente une perte de millions de dollars, y compris les actes d'intrusion et les dommages aux terres agricoles et privées et aux biens. Les conclusions ont révélé également un manque de respect direct envers la loi et les droits de propriété dans la province.

Les intervenants ayant participé au Groupe de travail sur le vol de bois craignent que les incidents de vol, d'actes d'intrusion, de vandalisme et de dommages à la propriété ou aux terres soit facilités par l'utilisation accrue des véhicules tout-terrain. Il a été également noté que rien dans la *Loi sur les véhicules tout-terrain* ne précise que quiconque conduit un véhicule tout-terrain sur une propriété privée sans la permission du propriétaire foncier commet une infraction. Les propriétaires fonciers ont exprimé de la frustration par rapport à la diminution du respect envers la propriété et craignent une confrontation violente dans leur tentative de patrouiller leur propriété eux-mêmes. En effet, il a été signalé au Groupe de travail sur le vol de bois que certains propriétaires fonciers ont commencé à porter des armes à feu.

Un certain nombre de recommandations ont été soumises aux ministres de la Justice, des Ressources naturelles et de l'Énergie et de la Sécurité publique dans le domaine de l'application de la loi, de la législation, de la sensibilisation et de la prévention, dont certaines concernaient l'utilisation des véhicules tout-terrain. Afin de ne pas juger d'avance le résultat des travaux du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain, les recommandations concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain spécifiquement ont été renvoyées au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain pour étude (voir Annexe F).

[12] *Le rapport est disponible en ligne à l'adresse http://www.gnb.ca/ps-sp/ ou http://www.gnb.ca/0078/index.htm*

En plus des actes d'intrusion et des dommages qui sont causés aux lots boisés et aux fermes, New Brunswick East Coast (NBEC) railway a présenté un mémoire concernant les actes d'intrusion par les véhicules tout-terrain sur sa propriété. Cette ligne ferroviaire sur courtes distances exploite une ligne de Campbellton à Moncton avec une emprise d'au moins 50 pieds (15,2 mètres). Les véhicules tout-terrain circulent illégalement sur sa propriété et traversent la voie ferrée à divers endroits.

Même si les actes d'intrusion par les véhicules tout-terrain constituent un problème, le plus grave problème qui a été cerné par la NBEC est la conduite de véhicules tout-terrain parallèlement aux voies ferrées le long ou près des extrémités des traverses. La circulation continue des véhicules use la structure du réseau en affaiblissant le sol. Une fois que le sol le long des voies ferrées a été affaibli, les forces latérales causées par le poids du train font bouger les voies. Il s'ensuit une situation sérieuse qui pourrait provoquer un déraillement si elle n'est pas décelée et corrigée.

Le ministère des Transports a indiqué un problème semblable par rapport à ses emprises de route. Les véhicules tout-terrain circulent illégalement le long des accotements routiers et des talus avant et créent des ornières profondes sur ces composantes de l'infrastructure routière, ce qui cause des problèmes environnementaux et représente un danger pour la sécurité du public voyageur.

Maritime Road Development Corporation (MRDC) a également présenté un exposé au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain concernant la conduite des véhicules tout-terrain (véhicules tout-terrain, motoneiges, autodunes, motos hors route, etc.) sur l'autoroute de Fredericton à Moncton. Le personnel de MRDC a également constaté que les véhicules tout-terrain circulaient sur le corridor de l'infrastructure routière, sur les parties en construction et les parties ouvertes à la circulation. Elle a exprimé des inquiétudes concernant certains aspects environnementaux et sécuritaires de la conduite des véhicules tout-terrain sur le corridor routier. Les aspects sécuritaires seront abordés dans la présente section tandis que ceux concernant l'environnement seront examinés ailleurs dans le présent document.

MRDC a indiqué avoir écrit à la province en 1999 pour lui faire part de ses inquiétudes concernant les articles 16 et 17 de la *Loi sur les véhicules tout-terrain*. L'article 16 interdit la conduite d'un véhicule tout-terrain à l'intérieur de 7,5 mètres de la partie utilisée d'une route. Toutefois, nonobstant l'article 16, l'article 17 contient des dispositions permettant au conducteur d'un véhicule tout-terrain de traverser une chaussée. MRDC pense que ces pratiques sont dangereuses sur un corridor à grand débit et qu'elles ne devraient pas être permises. Plusieurs raisons ont été citées dans l'exposé pour justifier cette position :

- « La vitesse prévue de l'autoroute de Fredericton à Moncton est de 120 km/h, et le dégagement exigé pour la route est de 10 m du côté des voies de roulement. La zone de dégagement protège les véhicules errants qui quittent la route et dans cette zone, aucun objet fixe n'est permis sans glissière de sécurité ou dispositif d'atténuation de l'impact. Actuellement [les véhicules tout-terrain] sont autorisés par la loi à circuler dans la zone de dégagement. »
- « Bien que la vitesse affichée sur l'autoroute de Fredericton à Moncton soit de 110 km/h, il est bien connu que la vitesse moyenne est beaucoup plus élevée et que les véhicules dépassent couramment 140 km/h. À ces vitesses, les véhicules sur la route traversent la

longueur d'un champ de soccer dans moins de trois secondes. *La distance de sécurité exigée* pour qu'un véhicule puisse sans danger ajuster sa vitesse, arrêter ou manoeuvrer afin d'éviter un véhicule tout-terrain qui traverse de façon imprévue est de près de 500 mètres dans des conditions idéales. Lorsque la visibilité est réduite, cette distance est beaucoup plus grande. »

- « Même si les usagers de l'autoroute de Fredericton à Moncton sont variés, un pourcentage élevé sont des touristes qui ne connaissent pas l'infrastructure et qui normalement ne s'attendraient pas à rencontrer des véhicules tout-terrain qui traversent la chaussée ou qui utilisent la route puisque la plupart des autres autorités routières interdisent ces manoeuvres sur les autoroutes à grand débit. »
- « La conduite des véhicules tout-terrain face à la circulation la nuit est une situation préoccupante le long de l'autoroute de Fredericton à Moncton. Les phares des véhicules tout-terrain qui rencontrent la circulation routière désorientent les conducteurs et peuvent nuire à leur visibilité. Cette situation est particulièrement préoccupante sur les tronçons non illuminés de l'autoroute de Fredericton à Moncton en raison du temps que les yeux du conducteur mettent à se réajuster au niveau des lumières ambiantes. Elle devient encore plus inquiétante pour les conducteurs qui ne connaissent pas la route. »

SÉCURITÉ PUBLIQUE

L'augmentation des ventes des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick a été suivie d'une augmentation du nombre d'accidents signalés. Durant l'année civile 1996, 40 accidents de motoneiges ont été enregistrés et 87 accidents comportant d'autres véhicules tout-terrain ont été également enregistrés. Dans l'année civile 2000, 48 accidents de motoneige ont été signalés et 153 accidents liés à d'autres véhicules tout-terrain sont survenus, ce qui représente une augmentation d'environ 75 % par rapport à 1996 (voir le Tableau 3 ci-dessous).

Un des faits les plus troublants qui ressort des rapports d'accident c'est qu'environ 12 % seulement des accidents de motoneige et de véhicules tout-terrain surviennent en réalité sur des réseaux de sentiers reconnus, alors que plus de la moitié des accidents surviennent le long des routes publiques. Cette situation démontre qu'il existe un

Tableau 3

Statistiques sur les accidents du ministère des Transports[13]

Année	Motoneiges	Véhicules tout-terrain	Total
1996	40	87	127
1997	72	68	140
1998	44	85	129
1999	39	118	157
2000	48	153	201

[13] *Statistiques sur les accidents obtenues des rapports des véhicules tout-terrain et des véhicules à moteur du ministère des Transports.*

problème de sécurité grave par rapport aux véhicules hors route (motoneiges et véhicules tout-terrain) qui circulent illégalement hors route, le long des autoroutes, des routes et sur les propriétés privées, comme le démontre le commentaire suivant tiré d'un exposé public :

> *« Oui, les véhicules tout-terrain circulent sur les propriétés privées dans cette localité, et sur les routes publiques avec impunité. »*

Un examen plus attentif des rapports d'accident de 2000 révèle que près de 60 % des accidents de motoneiges et d'autres véhicules tout-terrain ont été causés par la perte de la maîtrise du véhicule, une chute, le renversement, ou une collision avec un objet fixe. Toutefois, 28 % des accidents ont été causés par une collision avec un véhicule à moteur en circulation ou stationné, 11 % des accidents ont été causés par des collisions avec un autre véhicule hors route et près de 2 % des accidents ont été causés par des collisions avec des piétons. Ces statistiques sur les accidents donnent plus de poids à ce que le Groupe de travail a entendu concernant les nombreux signalements de conduite dangereuse et illégale des véhicules tout-terrain dans la province.

Ministère de la Sécurité publique : Statistiques du coroner

Une équipe du ministère de la Sécurité publique, comprenant des membres du personnel du bureau du coroner, a compilé des données tirées des dossiers du coroner sur les mortalités ayant été causées par les véhicules tout-terrain. Les données du coroner proviennent de deux sources principales : rapport d'investigation du coroner et rapport de la police.

En plus de l'information recueillie pour l'entrée dans le système informatisé, le rapport d'investigation du coroner comprend habituellement des commentaires. Ces commentaires fournissent une explication plus détaillée des circonstances entourant la mort, y compris les facteurs qui ont pu provoquer la mort. Le rapport de la police comprend également une section de commentaires et une explication des circonstances.

L'enquête policière lors d'un décès vise à répondre aux préoccupations concernant les actes suspects. Dès que les circonstances ont été déterminées, le rôle du coroner est de s'assurer que la cause de la mort et la façon dont elle est survenue ont été établies et de prendre des dispositions afin d'obtenir l'expertise médicale exigée pour porter un jugement. Ce résumé ne vise pas à fournir une explication détaillée de tous les facteurs.

Tous les dossiers concernant les morts provoquées par des accidents de véhicules à moteur pour la période de 1997-1998 à 1999-2000 ont été étudiés. Certains détails ont été enregistrés, y compris la date du décès, la région où la mort est survenue et certaines données démographiques[14], Ces facteurs sont jugés importants par les chercheurs. À noter que les statistiques du coroner sont publiées en fonction de l'exercice financier (du 1er avril au 31 mars) alors que les statistiques du ministère des Transports au Tableau 3 sont basées sur l'année civile. De plus, les statistiques sur les accidents du ministère des Transports comprennent les accidents ayant causé des blessures et des mortalités alors que les statistiques du coroner portent uniquement sur les accidents qui ont causé une mortalité.

Les statistiques du bureau du coroner sur les morts accidentelles ont révélé que 2,8 % de toutes les mortalités survenues à la suite d'accidents de véhicules à moteur en 1997-1998 avaient été causées par des accidents de trois et quatre roues. En 1998-1999, les morts causées par des accidents de trois et quatre roues représentaient 3,7 % de toutes les mortalités causées par des accidents de véhicules à moteur et en l'année 1999-2000, elles représentaient 4,9 %. L'immatriculation des véhicules tout-terrain a augmenté considérablement depuis 1996, ce qui peut expliquer l'augmentation des mortalités par année.

Pour les années étudiées, toutes les personnes ayant trouvé la mort dans un accident de véhicules tout-terrain étaient des hommes conducteurs. En 1997-1998, l'âge moyen de la victime était de 47 ans, l'âge variant de 40 à 54 ans, l'âge moyen de la personne était de 50 ans en 1998-1999, l'âge variant de 16 à 76 ans, et en 1999-2000, l'âge moyen était de 33 ans, l'âge variant de 12 à 67 ans. Les raisons des morts accidentelles enregistrées dans les dossiers du coroner comprennent entre autres : absence de casques de sécurité, perte de maîtrise de la machine, vitesse et alcool. Au moins deux des décès sont survenus à la suite d'une collision avec un autre véhicule à moteur.

[14] *La date et le moment du décès ne coïncident pas nécessairement avec la date et le moment de l'accident.*

Ministère de la Santé et du Mieux-être : Statistiques

Le ministère de la Santé et du Mieux-être a fourni des statistiques enregistrées dans le Système d'information de gestion financière et d'utilisation hospitalière (SIGFUH). Le SIGFUH enregistre les données pour les séjours hospitaliers et les chirurgies de jour seulement. Le système ne peut donc pas fournir des statistiques sur les visites aux services d'urgence et autres visites de consultation externe, puisque la base de données ne capte pas les statistiques pour ces secteurs.

Les rapports comprenaient les sorties des hôpitaux du Nouveau-Brunswick. L'information sur les hôpitaux n'enregistre pas le type exact du véhicule à moteur hors route. Il pourrait donc s'agir d'une moto hors route, d'une machine amphibie, d'une motoneige, d'un tracteur agricole, d'un trois ou quatre roues, ou d'un autodune.

La base de données du SIGFUH a enregistré 88 blessures pour l'exercice financier 1998-1999 et 121 blessures pour l'exercice financier 1999-2000. Comme il est indiqué ci-dessus, ces blessures ont été subies par des patients hospitalisés par après et des patients ayant subi une chirurgie de jour uniquement et ne s'appliquent pas aux patients s'étant rendus aux services d'urgence. Voir l'Annexe E pour plus d'information sur les données fournies par le ministère de la Santé et du Mieux-être.

Examen rétrospectif de la base de données sur les traumatismes : admissions liées aux véhicules tout-terrain

Comme il a déjà été mentionné, un examen rétrospectif de la base de données sur les traumatismes concernant les admissions liées aux véhicules tout-terrain a été effectué par le Dr Walling de l'Hôpital régional de Saint John. On a ainsi communiqué avec les commissions de délivrance des permis locales et provinciales et on a demandé des statistiques provinciales à la GRC. On a tenté également d'effectuer une entrevue de suivi par téléphone auprès de tous les survivants[15]. Le but de l'examen était de décrire la nature et la gravité des blessures à la tête et des blessures à la colonne vertébrale subies par suite de l'utilisation d'un véhicule tout terrain.

Pendant la période visée par l'étude (mars 1998 à avril 2000), 106 cas liés aux véhicules tout-terrain ont été admis à l'Hôpital régional de Saint John dont 45 cas ont été admis à l'unité des soins intensifs. L'âge moyen des personnes qui ont été admises après avoir subi des blessures liées aux véhicules tout-terrain était de 32,7 ans, l'âge variant de trois à 83 ans. Les hommes étaient plus nombreux que les femmes dans une proportion de 8 à 1. L'incidence était plus élevée au printemps et à l'été et 87 % des blessures sont survenues entre midi et minuit.

Des 45 patients admis à l'unité des soins intensifs, 20 ont été admis avec des blessures à la tête et deux avec des blessures à la colonne vertébrale (1 quadraplégique et paraplégique) et trois avec des fractures du rachis cervical, quatre avec des blessures à la colonne dorsale, sept avec des blessures à la colonne lombaire. Les traumatismes liés aux véhicules tout-terrain représentaient 7,6 % des admissions pour les traumatismes pendant la période visée par l'étude, 40 % des cas ayant été admis aux services neuro-chirurgicaux, 35 % en orthopédie et 25 % en chirurgie générale. Quarante-six (46) pour cent des nouveaux cas admis avaient subi des blessures d'appareils multiples. À noter également que 13 % de ceux qui avaient subi des blessures liées aux véhicules tout-terrain et qui avaient été admis à l'hôpital ne portaient pas de casque et l'utilisation de l'alcool avait été un facteur dans 21,6 % des cas.

Dans le cadre de l'étude, l'indice de gravité de blessure pour chaque cas a été calculé. L'IGB est un outil anatomique utilisé pour mesurer la gravité générale de la blessure et la probabilité de survie. Cet outil a été mis au point pour assurer une méthode numérique simple pour classer et comparer les blessures par gravité. Une blessure d'un indice de gravité de plus de 12 est considérée comme grave. Les 45 personnes admises à l'unité des soins intensifs avaient un indice de gravité de blessure qui dépassait 12. Même si elles ne sont pas importantes du point de vue statistique, les tendances suivantes ont été notées :

- l'IGB moyen de ceux qui portaient un casque et qui n'avaient pas consommé d'alcool était de 13,08

[15] *Quatre (4) personnes sont décédées après avoir été admises à l'hôpital.*

- l'IGB moyen de ceux qui ne portaient pas de casque était de 16,5
- l'IGB moyen de ceux qui ne portaient pas de casque et qui avaient consommé de l'alcool était de 17,9.

Au cours des entrevues par téléphone, abstraction faite des deux patients ayant subi une blessure à la colonne vertébrale et les cinq ayant subi une blessure grave à la tête, 17 des patients admis à l'unité des soins intensifs ont été contactés. Ces patients ont indiqué ne pas avoir pu retourner au travail avant une moyenne de 139 jours ou de 27,8 semaines. On a réussi à communiquer avec 27 des 61 patients qui n'ont pas été admis à l'unité des soins intensifs. Cinq (5) ou 8 % n'étaient pas encore retournés au travail et les autres ont indiqué une perte de 125 jours ou de 25 semaines de travail.

Santé Canada

Une publication obtenue du site web de Santé Canada intitulée « *Les VTT ne sont pas des jouets* »[16] a fourni des données sur les blessures liées aux véhicules tout-terrain subies par les enfants. Selon les données canadiennes (en n'incluant pas les territoires, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick) de l'Institut canadien d'information sur la santé citées dans le présent document, 440 enfants ont été admis à l'hôpital à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain en 1996.

En 1996, par âge, les taux d'admission à l'hôpital pour les accidents de véhicules tout-terrain étaient de 0,8 par 100 000 pour les enfants âgés d'un an à quatre ans, de 2,4 par 100 000 pour les enfants âgés de cinq à neuf ans, de 9,8 par 100 000 pour les enfants âgés de 10 à 14 ans et de 9,8 par 100 000 pour les 15 à 19 ans. Toutefois, on a jugé que ces données ne tenaient pas entièrement compte des résidents ruraux. Le Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes (SCHIRPT) fait la collecte de données des services d'urgence de 10 hôpitaux pédiatriques et cinq hôpitaux généraux dans l'ensemble du Canada et l'ensemble des données provient d'hôpitaux pédiatriques dans les grandes villes.

Une étude des données a révélé que les blessures liées aux véhicules tout-terrain étaient plus courantes chez les garçons et les enfants âgés de 15 à 19 ans. De plus, il a été constaté qu'environ la moitié des blessures liées aux véhicules tout-terrain sont survenues dans les mois d'été (juin à août) et les fins de semaine, la période la plus courante signalée pour les accidents étant entre 16 h et 20 h. Cette analyse semble indiquer que la plupart des accidents sont survenus pendant l'utilisation récréative plutôt que pendant l'utilisation non récréative du véhicule.

Des descriptions d'un certain nombre de tous les accidents liés aux véhicules tout-terrain touchant des enfants ont été incluses dans ce document. Voici les descriptions :

- Un passager masculin âgé de 15 à 19 ans s'est pris la jambe dans le garde-boue. Il a été projeté en bas du véhicule et ensuite traîné par le véhicule. Il a subi une commotion, une fracture et des éraflures.
- Un garçon de 10 à 14 ans conduisait un véhicule tout-terrain en montant une côte abrupte. Le véhicule a renversé sur le garçon et lui a cassé le bras.
- Une fille de 10 à 14 ans était passagère d'un véhicule tout-terrain lorsque le conducteur a perdu la maîtrise et a heurté un poteau. La fille s'est cassé le fémur et l'os de la pommette.

Les descriptions suivantes d'accidents liés à des véhicules tout-terrain dans lesquels ont été impliqués des enfants âgés de moins de 10 ans sont peut-être encore plus troublantes.

- Un enfant d'un an à quatre ans qui était passager sur l'arrière d'un véhicule tout-terrain a sauté pendant que le véhicule était en marche. Il s'est cassé la jambe et a subi des éraflures au dos.
- Un garçon de cinq à neuf ans conduisant un véhicule tout-terrain, a traversé une chaussée sans lumière et a été heurté par une voiture. Ses blessures comprenaient une fracture du crâne, une commotion et des lésions au visage.
- Une fille de cinq à neuf ans conduisant un véhicule tout-terrain a perdu la maîtrise du véhicule pendant qu'elle roulait à 65 km/h. Elle a eu une hémorragie aux poumons, des bleus à l'abdomen et un poignet cassé.

[16] *Santé Canada: « Les VTT ne sont pas des jouets ». La santé de la famille agricole : Volume 8, numéro 1 printemps 2000 [en ligne]. Récupéré le 6-12-01 du World Wide Web : http://www.hc-sc.gc.ca/hpb/lcdc/publicat/farmfam/vol8-1/f8-1a_e.html*

Plusieurs exposés et mémoires au Groupe de travail ont mentionné que de jeunes enfants étaient passagers et conducteurs de véhicules tout-terrain :

> *« ... des enfants de sept ans et moins conduisent ces véhicules tout-terrain. Ils mettent des enfants de trois ou quatre ans sur l'arrière du véhicule. »*

> *« Des enfants âgés de moins de 16 ans conduisent des véhicules tout-terrain (la plupart du temps sans casque). »*

Même si les données ci-dessus tirées de l'article « Les VTT ne sont pas des jouets » ne s'appliquaient pas au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard ou aux territoires, Santé Canada a fourni des renseignements au coroner en chef de la province du Nouveau-Brunswick sur les hospitalisations et les décès associés aux véhicules tout-terrain[17]. Les données sur l'hospitalisation s'appliquent aux exercices financiers et les décès sont basés sur les années civiles.

Les données fournies comprenaient le nombre total et les taux moyens/100 000 (taux moyen de cinq ans, exercices financiers 1994-1995 à 1998-1999) pour les hospitalisations liées aux véhicules tout-terrain par sexe et par province et territoire. Le Nouveau-Brunswick a connu le plus haut taux moyen/100 000, soit de 18,8 pour les hommes et les garçons, alors que son taux moyen pour les femmes et les filles était le deuxième à 4,1. Pour les hommes et les garçons et les femmes et les filles combinés, le Nouveau-Brunswick a enregistré le deuxième haut taux moyen/100 000 à 11,4, ayant dépassé le taux moyen national de 4,7.

Les taux moyens du Nouveau-Brunswick/100 000 pour les hospitalisations liées aux véhicules tout-terrain fondés sur les groupes d'âge ont dépassé les taux moyens nationaux pour chaque groupe d'âge. Le plus haut taux moyen/100 000 s'appliquait au groupe des 15 à 19 ans à 28,9. Cette moyenne est conforme aux données présentées ci-dessus et provenait de l'article « *Les véhicules tout-terrain ne sont pas des jouets* » qui a révélé que les blessures liées aux véhicules tout-terrain étaient surtout courantes chez les garçons et chez les enfants âgés de 15 à 19 ans.

Des données ont été également fournies sur le nombre total et les taux moyens/100 000 pour les décès liés aux véhicules tout-terrain (année civile 1994 à 1998), par sexe et par province et territoire. Pendant cette période, un total de sept mortalités associées aux véhicules tout-terrain (tous des hommes) au Nouveau-Brunswick a été enregistré. À un taux moyen/100 000 de 0,37, c'est le deuxième taux pour les hommes et garçons, et le troisième taux pour les hommes et les femmes combinés à 0,19. Les taux moyens nationaux/100 000 étaient de 0,17 pour les hommes et les garçons, de 0,02 pour les femmes et les filles et de 0,10 pour les hommes et les garçons et les femmes et les filles combinés.

Selon le groupe d'âge, les taux moyens du Nouveau-Brunswick/100 000 étaient de 0,39 pour le groupe des 10 à 14 ans, de 0,37 pour les jeunes âgés de 15 à 19 ans, de 0,36 pour le groupe des 20 à 24 ans, de 0,34 pour ceux âgés de 25 à 34 ans, de 0,21 pour ceux âgés de 65 ans et plus et de 0,16 pour le groupe d'âge de 35 à 44 ans. Voir l'annexe G pour plus d'information sur les séjours hospitaliers et les décès liés aux véhicules tout-terrain.

Analyses des risques

Les recommandations du Groupe d'étude canadien sur l'examen médical périodique ont été mises au point en novembre 1992[18]. Le Groupe de travail a examiné les comportements à haut risque qui pourraient causer des blessures et des mortalités, y compris l'utilisation de véhicules hors route. Les études canadiennes et américaines ont révélé les facteurs de risque suivants associés à l'utilisation des véhicules hors route : vitesse excessive, mauvais appareil et non-utilisation des casques, manque d'expérience et abus de l'alcool. En portant des casques de sécurité, les conducteurs ou passagers de motocyclettes ou de véhicules tout-terrain peuvent réduire les risques de blessures ou de mortalité causés par un traumatisme crânien en cas d'accident. Dans les régions où le port de casques de sécurité est exigé par la loi, le taux de mortalité a diminué d'environ 30 %.

[17] *Tous les résultats d'hospitalisation liés aux véhicules tout-terrain (nombre total et taux moyen/100 000) étaient basés sur l'analyse effectuée par Santé Canada des données de l'Institut canadien d'information sur la santé. Les décès liés aux véhicules tout-terrain (nombre total et taux moyen/100 000) étaient basés sur l'analyse de Santé Canada des données de Statistiques Canada.*

[18] *Le Groupe d'étude canadien sur l'examen médical périodique (1992, novembre) : « Prévention des blessures à la suite des véhicules à moteur » Récupéré le 9/11/00 du site Web sur le World Wide Web : http://www.ctfphc.org/Full_Text/Cb44full.htm*

En 1998, la Commission de la sécurité des produits pour le consommateur, Washington, DC, a effectué un sondage sur les risques et les blessures liés à l'utilisation des véhicules tout-terrain afin de fournir une description des dangers courants[19]. Voir l'annexe H pour des détails sur les sondages concernant les blessures. Voici certains résultats importants du sondage sur les risques :

- le risque de blessure diminue avec l'âge;
- le risque pour les enfants est d'environ 2,5 fois le risque pour les conducteurs âgés de 16 à 34 ans, et d'environ 4,5 fois le risque pour les conducteurs âgés de 35 à 54 ans;
- le risque diminue à mesure que l'expérience de conduite augmente;
- le risque diminue avec le pourcentage de temps d'utilisation des véhicules tout-terrain à des fins non récréatives (par rapport à des fins récréatives);
- le risque est plus élevé pour les hommes et les garçons que pour les femmes et les filles;
- si tous les autres facteurs sont constants, le risque est de 2,5 à trois fois plus élevé pour les véhicules à trois roues que pour les véhicules à quatre roues.

DOMMAGES ENVIRONNEMENTAUX

Les véhicules tout-terrain permettent d'accéder à des régions de la province qui ne sont pas normalement accessibles par d'autres moyens motorisés. Cela a un effet négatif sur l'environnement, le poisson et la faune et les propriétaires fonciers privés. Voici un survol de certaines questions et préoccupations qui ont été portées à l'attention du Groupe de travail relativement à l'impact de l'utilisation des véhicules tout-terrain sur l'environnement.

Terres agricoles et lots boisés

Un exposé présenté au Groupe de travail par la Fédération des propriétaires de lots boisés du Nouveau-Brunswick, la Fédération de l'agriculture du Nouveau-Brunswick et la Fédération des agriculteurs et agricultrices francophones du Nouveau-Brunswick inc. a révélé que les préoccupations de ces organismes concernent la circulation des véhicules sur les terres agricoles et les lots boisés et les dommages connexes. Le Groupe de travail a reçu des preuves de dommages causés par des conducteurs de véhicules irresponsables, qui comprennent entre autres :

- destruction des cultures, des champs et des plantations;
- dommages à la structure du sol, érosion;
- endommagement et destruction de l'infrastructure (p. ex. clôtures, routes);
- harcèlement ou mise en liberté accidentelle du bétail;
- dépôt de déchets désagréables à la vue et dangereux;
- dépôts illégaux, qui peuvent inclure des dangers pour l'environnement (peintures, lubrifiants, etc.);
- violation des protocoles de biosécurité;
- vol.

Zones côtières

Le Nouveau-Brunswick compte environ 5 501 kilomètres de littoral (y compris les îles) répartis entre le littoral du golfe du Saint-Laurent et la côte de la baie de Fundy. Quatre-vingt dix (90) pour cent des terres du Nouveau-Brunswick au-dessus de la laisse ordinaire des hautes eaux sont franches alors que plus de 90 % des terres en dessous de la laisse ordinaire des hautes eaux, connues normalement comme les terres submergées, sont des terres de la Couronne provinciale. Les parcs provinciaux et les réserves aux fins de création d'un parc représentent environ 67 kilomètres de littoral et environ 51 kilomètres de littoral se trouvent à l'intérieur de parcs nationaux.

Les terres côtières sont des éléments d'actif naturels, culturels, économiques et sociaux importants pour le Nouveau-Brunswick. Ce sont les zones côtières qui contiennent les plus fortes concentrations de population. Elles sont le point de mire de diverses activités touristiques et récréatives. Les industries côtières, y compris la pêche, l'aquaculture, la forêt et l'agriculture, dépendent également de la qualité et de l'utilisation durable de nos terres côtières ou

[19] *Voir note numéro 5 à titre de référence.*

bénéficient des effets économiques directs d'un emplacement côtier. En même temps, il importe de protéger les caractéristiques uniques et les écosystèmes des zones côtières naturelles contre les mauvais aménagements susceptibles de détériorer l'habitat.

Au cours des dernières années, la province a élaboré une politique provinciale sur l'utilisation des terres pour régler la question de la gestion des terres côtières du Nouveau-Brunswick. Le but principal de cette politique est de protéger la nature et le territoire des terres côtières tout en maintenant un engagement envers la durabilité des communautés côtières du Nouveau-Brunswick.

Il faudrait, en réponse à toute politique, établir des normes minimales provinciales afin de gérer la croissance et l'aménagement des terres côtières de façon équitable dans l'ensemble de la province. On examine actuellement aussi divers aspects de la garantie d'un accès public approprié à la zone côtière défini par la communauté ainsi que la mise de côté de terres comme habitat côtier naturel. Il faudra penser à intégrer une certaine souplesse à toute réponse à une politique proposée pour tenir compte des circonstances spéciales et des utilisations actuelles des terres par l'application d'exemptions.

Les terres côtières comprennent les plages, les dunes, les marais côtiers, les estrans vaseux et d'autres zones influencées par l'eau salée de surface. La circulation des véhicules tout-terrain sur les terres côtières mène normalement aux conséquences suivantes :

- perturbation et destruction d'espèces fauniques et florales sensibles;
- détérioration d'un habitat sensible et essentiel;
- échec des efforts de reproduction et mortalités des jeunes oiseaux (problème grave pour le pluvier siffleur en danger);
- rupture de systèmes de dune rendant la dune instable, ce qui mène à l'inondation et à l'érosion côtière.

Espèces menacées

M^me^ Diane Amirault a préparé un mémoire à l'intention du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain au nom de l'équipe de rétablissement du pluvier siffleur de l'Est du Canada et du Service canadien de la faune, région de l'Atlantique. L'équipe de rétablissement du pluvier siffleur regroupe des représentants de cinq administrations provinciales, de deux régions du Service canadien de la faune, de Parcs Canada, d'organismes de conservation non gouvernementaux et d'universitaires. Cette équipe se concentre sur le rétablissement du pluvier siffleur dans cette région puisque cette espèce a été désignée comme une espèce menacée en 1985. Le Service canadien de la faune a également le mandat de protéger les oiseaux migrateurs, leurs nids et leurs œufs.

Le pluvier siffleur est un petit oiseau de rivage qui fait son nid sur les plages côtières dans l'Est du Canada. Le Nouveau-Brunswick est particulièrement important pour ce qui est des nombreux pluviers siffleurs qui font leurs nids sur les plages côtières de la province. Les pluviers siffleurs ont été désignés comme des espèces menacées d'extinction en 1985 en raison des nombreuses menaces humaines et naturelles; ces menaces réduisent le taux de survie des oisillons et augmentent la mortalité des adultes. Les menaces naturelles sont difficiles à atténuer, d'où les efforts considérables qui ont été consacrés pour limiter les effets des menaces humaines.

L'impact des véhicules tout-terrain sur les pluviers siffleurs a été bien documenté et peut être indirect et direct[20]. Les véhicules tout-terrain sur les plages peuvent avoir des effets directs sur les oiseaux en

[20] *M^me^ Amirault a fourni certaines références concernant les effets de l'utilisation des véhicules tout-terrain sur le pluvier siffleur; la liste est disponible sur demande.*

détruisant leurs nids ou leurs œufs et en contribuant à la mortalité des adultes et des oisillons qui ne peuvent pas encore voler. Indirectement, ils provoquent divers effets comme la perturbation de l'accouplement et du comportement territorial, l'abandon des sites de nidification, la détérioration de l'habitat et des zones d'alimentation et des écosystèmes côtiers, et le besoin d'une dépense plus grande d'énergie pour effectuer des activités routinières comme l'alimentation et l'accouplement. Un exemple de la détérioration de l'habitat causée par les véhicules tout-terrain sont les ornières créées dans le sable. Ces ornières empêchent considérablement le mouvement des petits oisillons vers les zones d'alimentation. Lorsqu'ils sont piégés dans le creux du sable, ces oisillons deviennent des proies faciles pour les goélands et les corbeaux.

D'autres exposés présentés au Groupe de travail ont expliqué en détail les autres espèces qui habitent ou qui se reproduisent dans les cours d'eau, les rivières, les étangs, les marais ou les tourbières et sur lesquelles l'utilisation des véhicules tout-terrain pourrait avoir des effets néfastes. Celles-ci comprennent les salamandres à deux lignes, les salamandres sombres, les couleuvres à ventre rouge, les grenouilles, les tortues des bois, le campagnol, le Lemming des tourbières et diverses espèces aquatiques et de poissons.

Emprise routière

Dans un mémoire qu'il a présenté, le ministère des Transports a révélé qu'il a établi un plan de protection de l'environnement et un guide environnemental pour protéger l'environnement naturel lors de l'aménagement d'une infrastructure routière et d'une emprise routière, et des activités d'entretien de ces ouvrages sur une base continue. Les ouvrages de protection de l'environnement installés par le ministère des Transports peuvent être endommagés et rendus inefficaces par d'autres utilisateurs autorisés et non autorisés de l'infrastructure et de l'emprise routière.

Maritime Road Development Corporation (MRDC) a également indiqué dans son mémoire au Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain qu'un des plus importants défis de la construction et de l'exploitation de l'autoroute de Fredericton à Moncton est la gestion de l'environnement du projet. MRDC a exprimé des préoccupations environnementales au sujet de l'utilisation des véhicules tout-terrain (véhicules tout-terrain motoneiges, autodunes, motos, etc.).

- « Les pentes et les rives le long de la route sont conçues pour soutenir la structure routière et assurer le drainage tout en prévenant l'érosion ou la défaillance des pentes causée par les intempéries. Tous les ans au printemps, ces rives et ces pentes sont vulnérables aux dommages puisque la nappe phréatique est élevée et la végétation, qui stabilise les pentes, est dormante ou non entièrement aménagée. Pendant ces périodes, les véhicules tout-terrain traversent et sillonnent les pentes et causent d'importants dommages qui provoquent l'érosion, le glissement des pentes et même l'effondrement général des pentes. Ces dommages créent malheureusement une sédimentation dans les écoulements qui pénètrent dans les cours d'eau et dans l'habitat des poissons le long du corridor routier et contribuent à l'envasement des ponceaux et des fossés. »

- « Les autres questions qui préoccupent sont les bassins de dissipation et l'habitat du poisson reconstruit dans le corridor routier qui a été conçu et construit pour limiter l'impact de l'installation routière sur la population de poissons aux ponceaux. Le personnel a vu a maintes reprises les conducteurs de véhicules tout-terrain utiliser ces zones pour y nettoyer leur véhicule. Il faut noter que bon nombre de ces cours d'eau sont des habitats pour le poisson et il faut l'autorisation du gouvernement fédéral pour faire passer la route à travers ces cours d'eau; ces cours d'eau font régulièrement l'objet d'abus de la part des véhicules tout-terrain. »

- « Pendant la construction de l'autoroute de Fredericton à Moncton, de nombreux secteurs ont été ensemencés et recouverts de paillis pour limiter les écoulements et l'envasement. Bon nombre de ces secteurs ont été endommagés par les véhicules tout-terrain qui ont traversé et sillonné les secteurs nouvellement ensemencés. »

Pollution par le bruit et la poussière

Plusieurs mémoires présentés au Groupe de travail ont fait ressortir la pollution considérable causée par le bruit et la poussière créés par les véhicules tout-terrain. Cette pollution empêche les propriétaires fonciers de jouir de la nature, de la faune et des biens-fonds. D'autres ont exprimé des inquiétudes au sujet des problèmes de santé (allergies et sensibilités respiratoires). Voici certains commentaires qui ont été exprimés par le public à cet égard.

• J'habite près du Sentier transcanadien... le sentier traverse notre entrée de cours. J'ai des allergies et des sensibilités respiratoires et la circulation des véhicules tout-terrain sur le sentier aggrave mes problèmes de santé... La poussière qui est soulevée lorsque ces véhicules circulent m'empêche de rester à l'extérieur sans porter un masque ou subir des effets néfastes. Il est ironique de penser que nous avons déménagé en campagne afin que je sois exposé à moins de problèmes de qualité de l'air. Nous n'avions jamais imaginé qu'un chemin de terre serait aménagé près de notre entrée. •

• ...le cyclisme sur Sentier Nouveau-Brunswick... Nous avons entendu un véhicule tout-terrain approcher et nous avons quitté le sentier pour le laisser passer. Le conducteur n'a pas ralenti, ce qui nous incite à penser qu'il ne nous a même vus. En tout, six véhicules tout-terrain sont passés et il est absolument impossible que les cinq autres nous aient vus, compte tenu de la quantité de poussière produite. Je n'ai pas aimé du tout voir mes vêtements recouverts de poussière et avoir de la poussière dans les yeux et dans la bouche. •

• Je suis un propriétaire foncier qui possède quatre acres directement en bordure de Sentier NB Trail. Un flux constant de véhicules tout-terrain s'est mis à passer sur notre propriété à partir des petites heures du matin jusqu'à la brunante. Par temps sec, la poussière nous empêche d'ouvrir les fenêtres qui donnent sur le sentier. Les tronçons droits et au niveau de ce sentier incitent tout simplement les conducteurs des véhicules tout-terrain à mettre à l'épreuve leur capacité de faire de la vitesse. À l'été de 1999, la poussière créée par les mauvais utilisateurs du sentier a recouvert notre potager situé à 400 pieds du sentier! Imaginez la poussière que la vie végétale a subi à côté du sentier. •

Le dernier commentaire et les autres mémoires ont fait également mention de l'impact de la pollution par le bruit et par la poussière sur les plantes et les espèces fauniques sensibles pendant les périodes critiques de la croissance, de la reproduction et de la migration. Les espèces fauniques ou végétales ne s'adaptent peut-être pas au bruit et à la poussière provoqués par les véhicules tout-terrain et pourraient quitter la région ou mourir.

Zones protégées[21]

Le projet visant à établir un réseau global de zones protégées pour le Nouveau-Brunswick a été commandé par le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie en 1997. M. Louis LaPierre a effectué l'étude et publié ses conclusions dans un rapport intitulé *Une stratégie de zones protégées pour le Nouveau-Brunswick*. Ce rapport a identifié douze (12) sites possibles pour la composante de filtre dégrossisseur du réseau de zones protégées au Nouveau-Brunswick. Par après, le rapport a été rendu public par le ministre des Ressources naturelles et de l'Énergie à titre d'information publique, et pour permettre au public de l'étudier et d'exprimer ses commentaires en septembre 1998.

Au début de 1999, M. LaPierre a tenu 20 rencontres publiques dans la province pour recevoir des mémoires et des exposés sur le plan proposé d'une *Stratégie de zones protégées pour le Nouveau-Brunswick*. Un rapport résumant les commentaires reçus et formulant des recommandations à l'intention du ministre des Ressources naturelles et de l'Énergie concernant la stratégie finale a été rédigé. Ce rapport comprenait

[21] *Tous les rapports sur la Stratégie de zones protégées sont disponibles en ligne à l'adresse http://www.gnb.ca/0078/francais.htm*

cinquante (50) recommandations, qui appuyaient en principe le projet d'un réseau global de zones protégées au Nouveau-Brunswick.

Ce rapport contient aussi un résumé des principaux enjeux et préoccupations exprimés par les Néo-Brunswickois concernant ce projet. Aux fins de ce Groupe de travail, les questions et les enjeux exprimés par rapport à l'utilisation et à l'accès à des fins récréatives des motoneiges et des véhicules hors route dans les zones protégées proposées sont d'un grand intérêt. Voici certains « commentaires du résumé » par rapport à l'utilisation et à l'accès à des fins récréatives :

« Les gens ont principalement manifesté de l'intérêt et des inquiétudes au sujet de la chasse et de la pêche sportive, de la circulation en motoneige et en véhicule tout-terrain et de l'utilisation des camps de chasse et de pêche ».

« D'autres ont souligné l'importance de fournir des possibilités de loisir de haute qualité pour les activités comme le canotage, la randonnée et l'appréciation de la nature. Ces communications ont insisté sur l'importance de réduire les effets éventuels des utilisations récréatives sur l'environnement naturel ainsi que sur la nécessité d'éviter les conflits entre différentes activités récréatives. »

« Malgré les opinions divergentes sur les types d'activités récréatives indiquées dans les zones protégées, on a relevé un appui répandu à l'égard des processus de planification et de consultation permettant la participation efficace de toutes les parties intéressées aux prises de décisions au sujet de la gestion de chacune des zones ».

Voici d'autres commentaires au sujet de l'utilisation des véhicules hors route et des motoneiges.

« Des représentants des divers clubs de véhicules tout-terrain et de motoneiges ont fréquemment énoncé l'opinion qu'ils devraient être autorisés à circuler à l'intérieur des zones protégées, tout au moins sur les sentiers existants. »

« Inversement, d'autres ont émis l'opinion qu'il faudrait limiter les déplacements de véhicules à moteur dans les zones protégées en raison de leurs effets négatifs sur l'environnement ou sur la qualité des expériences en pleine nature des autres utilisateurs. »

« Les personnes défendant l'utilisation des motoneiges et des véhicules tout-terrain dans les zones protégées ont souligné que ces véhicules facilitent l'accès pour d'autres fins récréatives comme l'observation du paysage, la chasse et la pêche sportive. »

« Bon nombre de supporteurs de ces activités, en particulier les membres des clubs de véhicules tout-terrain et de motoneiges, se sont par ailleurs dit prêts à accepter quelques restrictions, comme la limitation de leur utilisation à des sentiers désignés ou le déplacement des tracés et des sentiers pour éviter les secteurs écosensibles, en cas de désignation future éventuelle d'une zone protégée. »

Comme troisième composante du processus visant à définir une *Stratégie de zones protégées pour le Nouveau-Brunswick*, un comité des intervenants concernant la stratégie des zones protégées a été établi pour revoir les conclusions et les recommandations de M. LaPierre. Le mandat du comité était d'examiner les 50 recommandations du « Résumé et recommandations des assemblées publiques » de 1999 et de tracer un plan d'action pour que le réseau des zones protégées soit mis en œuvre d'ici 2005. Le mandat du comité comprenait également la mise au point des limites et des utilisations des terres pour les sites proposés.

Le comité des intervenants sur la stratégie des zones protégées fonctionnait sur une base consensuelle et a finalisé son rapport en juin 2000. Il l'a rendu public en août 2000. Le comité a proposé que les activités suivantes soient permises dans les zones protégées :

- les activités écotouristiques;
- la randonnée pédestre;
- la navigation de plaisance dans des embarcations sans moteur, p. ex. le canotage;
- le camping sauvage;
- la pêche (avec remise à l'eau);
- les concessions à bail de lieux de camp existantes seulement;
- l'accès aux concessions à bail de lieux de camp existants au moyen de véhicules à moteur;

- l'accès au moyen de motoneiges, de VTT et de véhicules routiers seulement dans les endroits où un chemin/sentier traverse la zone protégée et constitue une voie de circulation importante. Ces voies seront désignées dans chaque zone.

Le comité a aussi proposé que les utilisations des terres suivantes soient interdites :

- les nouveaux chemins;
- les nouveaux sentiers pour véhicules à moteur;
- les nouveaux aménagements hydroélectriques et les corridors de services publics;
- les activités forestières ou minières;
- les déplacements en véhicules à moteur (y compris les embarcations, les motoneiges et les VTT), sauf dans les cas susmentionnés;
- les nouvelles infrastructures (bâtiments, terrains de stationnement, etc.).

Le 24 mai 2001, le gouvernement provincial a annoncé la création de dix (10) zones protégées au Nouveau-Brunswick. Ces zones représentent 2 % de la base de terre du Nouveau-Brunswick et s'ajoutent à 1,4 % de la base de terre déjà protégée sous une forme quelconque. Un plan de mise en œuvre identifiant clairement les activités permises et les activités interdites dans les zones protégées a été dressé. L'accès aux véhicules, y compris les camions, les voitures, les véhicules tout-terrain, les motoneiges, les vélomoteurs, etc. sera permis mais seulement sur les routes désignées. Les activités interdites comprennent les activités forestières, les activités minières, l'extraction d'agrégats, les nouveaux corridors de services, les nouvelles infrastructures (y compris les chemins ou les sentiers à des fins de véhicule) et les nouveaux baux de la Couronne.

De plus, si l'intérêt est suffisant, un comité consultatif local sera établi pour chaque site. Le but est de permettre au comité représentant les intérêts et les préoccupations locaux, de présenter des recommandations au ministre par rapport à différents sujets comme les routes désignées, les utilisations permises ou interdites, etc.

Zones sensibles (flore et faune)

Un certain nombre d'exposés présentés au Groupe de travail ont mentionné les zones environnementalement sensibles et les dommages à long terme causés par les véhicules tout-terrain. Ils ont fait ressortir que ces zones sont particulièrement vulnérables au printemps, à l'été et à l'automne lorsque l'activité des véhicules tout-terrain est à son maximum.

Le mémoire de la Fédération des naturalistes du Nouveau-Brunswick a mentionné un certain nombre d'espèces de plantes rares et menacées par exemple l'aster du golfe du Saint-Laurent, l'aster du marais salant de Bathurst, l'aster de l'Anticosti, le Perker's Pipewort et le Southern Twayblade. Le pédiculaire de Furbish habite quelques zones le long du fleuve Saint-Jean et ne se trouve à nulle part ailleurs au monde.

Eau de surface

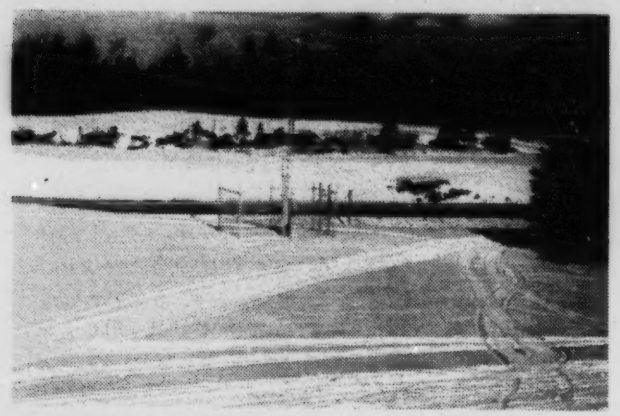
Au Nouveau-Brunswick, environ 40 % de la population obtient son approvisionnement en eau des bassins hydrographiques d'eau de surface. C'est-à-dire, une zone de terre qui se draine dans un réseau de cours d'eau, de lacs et de rivières. Un bassin hydrographique contaminé peut se traduire par de l'eau non potable pour des milliers de personnes.

La zone directement adjacente aux réservoirs d'approvisionnement en eau, aux lacs et aux cours d'eau qui se déversent dans ces réservoirs, est la zone la plus critique. Par conséquent, l'utilisation des terres dans ces zones peut avoir un effet direct sur l'eau. Même si cela n'est pas toujours immédiatement apparent, les activités d'aménagement des terres comme la préparation des sites, la construction de l'habitation et l'installation des services essentiels peuvent avoir des effets sur l'environnement. L'effet cumulatif de plusieurs habitations ou de tout un lotissement peut être assez considérable.

Il a été reconnu qu'il faut réglementer l'aménagement dans les zones où la source d'eau potable est assurée par des lacs, des cours d'eau et des rivières. C'est pourquoi on a mis au point le Programme de protection des bassins hydrographiques (voir Annexe 1 pour une description approfondie du Programme de protection des bassins hydrographiques). Dans le cadre de ce programme, l'aménagement dans une zone de 75 m d'un cours d'eau protégé est réglementé.

Corridors de services

Un mémoire du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a indiqué que le Nouveau-Brunswick



compte environ 430 km de corridors de gazoduc établis pour le gaz naturel. Environ 210 km de gazoduc sont installés sur les terres de la Couronne. L'accès des véhicules tout-terrain aux servitudes accordées pour Maritimes and Northeast Pipeline, comporte plusieurs enjeux, dont les dommages à ces installations et aux cours d'eau, aux terres humides et autres zones sensibles de la faune.

En effet, un mémoire présenté par Maritimes and Northeast Pipeline (M&NP) a fait ressortir des préoccupations dans certains secteurs le long du corridor du gazoduc, y compris les effets environnementaux. M&NP dit avoir pris des mesures raisonnables pour protéger l'environnement pendant et après la construction de son gazoduc, y compris la protection et l'intégrité des cours d'eau et de leurs approches, l'intégrité des terres humides, le besoin de ne pas perturber les servitudes afin de permettre le rétablissement de la végétation naturelle et plantée. La circulation des véhicules tout-terrain sur les servitudes a nui aux trois objectifs susmentionnés.

M&NP a indiqué que le plus grand effet sur les servitudes était causé par l'orniérage et l'érosion provoqués par la circulation des véhicules tout-terrain. Cette situation aggrave les effets et

perturbe la nouvelle végétation, nuit à la nouvelle croissance en raison du compactage du sol, et transporte l'eau de surface en aval sur la servitude, souvent vers les cours d'eau, plutôt qu'à travers la servitude et dans les zones forestières adjacentes comme il est prévu.

Cours d'eau

Bon nombre de mémoires ont fait état des dommages causés aux cours d'eau par l'utilisation des véhicules tout-terrain, dont l'érosion du sol causé par la conduite le long des rives, et les écoulements et l'envasement qui peuvent être causés par la conduite de ces véhicules sur les lits des cours d'eau et des rivières. Le mémoire de la Fédération de la faune du Nouveau-Brunswick a conclu que

• ... tous les passages de cours d'eau doivent être réglementés rigoureusement et tous les ponts ou autres ouvrages construits pour l'utilisation de la circulation des véhicules tout-terrain doivent être autorisés par le ministère de l'Environnement. Il faut tenir compte des dispositions de la Loi fédérale sur les pêches concernant l'habitat du poisson. •

L'envasement des zones de frai caillouteux peut restreindre ou empêcher la reproduction de certains poissons et espèces aquatiques. Il peut avoir des effets sur les espèces d'invertébrés qui habitent ces cours d'eau. Comme il est noté dans le mémoire de la Fédération des naturalistes du Nouveau-Brunswick, • la diminution des insectes aquatiques et des formes larvaires des espèces terrestres qui habitent les cours d'eau a un effet sur toute la chaîne alimentaire aquatique •.

De nombreuses zones sensibles le long des cours d'eau et des rivières sont un secteur préoccupant si les véhicules tout-terrain continuent de les utiliser comme ils le font maintenant. Au fil des années, l'utilisation continue des véhicules tout-terrain peut endommager et modifier la biodiversité entière d'un cours d'eau ou d'une rivière.

Terres humides

Les effets actuels sur les habitats en terres humides de l'utilisation des véhicules tout-terrain qui ont été mentionnés dans un mémoire du ministère des Ressources naturelles comprennent les suivants :

- compactage et destruction de la végétation qui peut facilement modifier la topographie des terres humides, ce qui a des effets micro-habitat en raison des changements apportés à la quantité de l'eau disponible;
- changements à la composition des espèces végétatives;
- changements possibles à l'hydrologie;
- baisse de la qualité de l'eau (causée par la sédimentation et l'érosion);
- compactage des sols (là où circulent les véhicules tout-terrain, rien ne pousse);
- perturbation de l'utilisation par la faune, exploitation accrue;
- effets importants pour l'habitat des espèces rares.

APPLICATION DE LA LOI

Comme il a déjà été mentionné, l'utilisation accrue des véhicules tout-terrain soulève des préoccupations au sujet des risques accrus d'actes criminels, d'actes d'intrusion sur les biens-fonds privés et de confrontation avec les propriétaires fonciers privés et autres utilisateurs récréatifs. Ces préoccupations ont donné lieu à des demandes de niveaux d'application accrus. Afin de donner une description de l'étendue du problème dans la province, on a demandé à un certain nombre d'organismes d'application de la loi de fournir des statistiques.

On a demandé des statistiques aux forces policières régionales et municipales et à la GRC concernant les appels et les plaintes liés aux véhicules tout-terrain. L'Annexe J fournit des statistiques sur le nombre et la nature des appels et des plaintes liés aux véhicules tout-terrain fournies par les forces policières municipales et régionales et sur les appels de service et les accusations en vertu de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* fournies par la GRC. Les appels de service reçus par la GRC pour la *Loi sur les véhicules tout-terrain* ont augmenté constamment d'environ 103,9 % par rapport à 1995-2000 et de 159,1 % au cours des quatre dernières années (1996-2000). Le nombre d'accusations traitées en vertu de la Loi a augmenté également de 55,1 % au cours des cinq dernières années et de 113,4 % au cours des quatre dernières années. De plus, les augmentations sont reflétées également dans le nombre de personnes accusées, qui a augmenté de 61,2 % de 1995 à 2000 et de 118,3 % au cours des quatre dernières années.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a également signalé des infractions à la *Loi sur les véhicules tout-terrain* relativement à tous les véhicules visés par la Loi (voir Annexe J). Pour l'exercice financier 2000-2001, 660 infractions à la Loi sur les véhicules tout-terrain ont été enregistrées. De ce total, 606 avertissements ont été émis. Toutefois, ces données sont biaisées par l'application spéciale aux motoneiges de la nouvelle législation du permis obligatoire pour les sentiers, qui a représenté 431 des avertissements. Pour le présent Groupe de travail, il faut noter que 123 des avertissements concernaient le défaut de respecter un ordre d'un agent de la paix et 27 ont été rendus pour la conduite d'un véhicule tout-terrain sur une piste de motoneige gérée.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie signale toutefois que les plaintes liées aux véhicules tout-terrain ne sont pas retracées de façon adéquate et uniforme dans l'ensemble de la province. Le ministère estime donc que ces données sont incomplètes et n'indiquent pas vraiment l'étendue de l'activité illégale liée à l'utilisation des véhicules tout-terrain. Il pense aussi que le public n'appelle pas pour signaler les actes d'intrusion et les activités illégales en partie parce que les actes d'intrusion dans les zones sensibles ou protégées ne sont pas nécessairement toujours évidents et que les gens ne sont peut-être pas conscients des restrictions imposées aux véhicules motorisés dans ces secteurs. Bon nombre de gens sont également frustrés par l'absence perçue de réactions de la part des organismes d'application de la loi.

Le ministère de la Sécurité publique a fourni des données concernant le nombre d'amendes imposées en vertu de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et les sommes perçues :

l'extrait suivant provenant d'un mémoire présenté au Groupe de travail.

> *« Mes voisins et moi n'ont vu aucune preuve de ce qui pourrait ressembler à l'application de la loi au cours des trois dernières années et demie. Toutes les machines, sécuritaires ou non, filant à toute vitesse, à n'importe quel moment, conduites par des gens de tout âge, voilà ce qui est la règle quotidienne. »*

Tableau 4

Amendes imposées en vertu de la *Loi sur les véhicules tout-terrain*

Année	Nombre d'amendes	Sommes perçues
1997-1998	629	38 474,80 $
1998-1999	721	44 353 $
1999-2000	1 013	64 716,20 $

Le Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc. a aussi avisé le Groupe de travail qu'il reçoit tous les jours des plaintes concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain sur le réseau de Sentier NB Trail, dont l'accès aux véhicules tout-terrain est interdit. Les mémoires du grand public ont souligné certains enjeux et préoccupations concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain. Environ 45 % des mémoires mentionnent la nécessité d'interdire les zones non autorisées aux véhicules tout-terrain, y compris le réseau de Sentier NB Trail, et d'interdire les autres activités illégales qui sont facilitées par l'utilisation des véhicules tout-terrain (voir Annexe C).

La nature et l'étendue des problèmes d'application de la loi ont été discutées à plusieurs reprises pendant les réunions du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain. Plusieurs présentateurs et mémoires du public ont également mentionné les problèmes d'application de la loi, comme l'indique

Certains facteurs ont été attribués à l'absence d'une application de la loi adéquate pendant les délibérations du Groupe de travail.

- Le manque de ressources adéquates pour appliquer la loi par rapport à l'utilisation des véhicules tout-terrain; l'application peut être secondaire ou accessoire à l'application d'une autre loi;
- Le manque de personnel d'application qui a suivi un cours de formation relatif aux véhicules tout-terrain comme l'exige la politique de la police;
- La police doit tenir compte d'un certain nombre de facteurs avant d'entamer une poursuite dangereuse;
- Bon nombre de conducteurs de véhicules tout-terrain n'arrêteront pas pour la police;

- Il est impossible d'identifier un conducteur qui porte un casque muni d'un masque;
- Certains véhicules tout-terrain ne sont pas immatriculés;
- Les véhicules immatriculés peuvent avoir des plaques d'immatriculation illisibles, petites ou recouvertes de boue, d'où l'impossibilité de les identifier;
- Les véhicules tout-terrain contre les voitures de patrouille de la police; les conducteurs de véhicules tout-terrain peuvent s'esquiver de la police en prenant un sentier hors route;
- Le personnel d'application parfois ne connaît pas la loi en vertu de laquelle l'infraction a eu lieu, selon la nature de l'infraction et de l'emplacement (bien public contre bien privé);
- Manque de précision par rapport à l'autorité d'appliquer les diverses mesures législatives qui réglementent l'utilisation de véhicules tout-terrain;
- L'attitude de la police et du public à l'égard de ces activités et de l'application de la loi; ce type d'activités récréatives peut faire partie de la culture locale dans certaines régions.

C'est-à-dire qu'on estime que le personnel de l'application des lois n'a pas le soutien législatif (p. ex. outils nécessaires à l'application de la loi), ni la main-d'œuvre ou le matériel approprié dont il a besoin pour faire respecter la loi par les conducteurs des véhicules tout-terrain.

Modèle d'application des lois du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a étudié les diverses catégories d'application de la loi par rapport à la conduite des véhicules tout-terrain qui seraient exigées, y compris sécurité, sentiers, environnement, terrain privé, code criminel, application administrative et municipale. Le ministère a déterminé que s'il devait se charger d'assurer un niveau adéquat d'application de la loi sur les sentiers et dans l'environnement,[22] il aurait besoin d'un total de douze (12) autres postes (équivalents) qui seraient répartis dans quatre (4) régions. À une moyenne de 65 000 $ par ETP, le ministère des Ressources naturelles aurait besoin d'une somme de 780 000$. Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a indiqué que son rôle d'application de la loi cependant ne s'étend pas aux infractions au Code criminel ni aux actes d'intrusion sur les propriétés privées.

Il faut indiquer toutefois qu'un certain nombre de facteurs auraient des effets sur les activités d'application de la loi et que ces facteurs ne peuvent pas être déterminés actuellement. Cela comprend les nouvelles exigences législatives proposées par le Groupe de travail ainsi que toute considération d'une activité conjointe par les forces policières à l'application de la loi envisagée dans son modèle. Tous les coûts de formation et d'éducation pour le personnel du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie s'ajouteraient aux coûts d'exploitation de l'application de la loi.

Modèle d'application de la loi de la Gendarmerie royale du Canada

La GRC a également étudié le besoin d'assurer des services policiers qui offrent une approche directe, proactive et continue afin d'assurer un niveau adéquat de sécurité au public sur l'ensemble des réseaux de sentiers du Nouveau-Brunswick et pour que les réseaux de sentiers soient utilisés à des fins autorisées seulement.

Actuellement, le personnel de la GRC embauché en vertu de l'Entente provinciale sur les services de police applique la loi relativement aux véhicules tout-terrain et malgré les ressources limitées et les heures bénévoles consacrées à la patrouille, le taux d'application de la loi a augmenté constamment. Comme il a déjà été mentionné, les appels de service, le nombre d'accusations traitées et le nombre de personnes accusées d'infractions à la *Loi sur les véhicules tout-terrain* ont augmenté considérablement au cours des quatre à cinq dernières années. Les appels de service sur les sentiers relativement à la sécurité publique comprend de façon non limitative l'utilisation non autorisée des véhicules tout-terrain sur les sentiers désignés, la conduite dangereuse et en état d'ébriété des véhicules tout-terrain, les accidents mortels et les accidents occasionnant des blessures et les crimes comme le vol ou les dommages à la propriété, le vol de bois, les actes d'intrusion et les incendies criminels.

[22] *Il tiendrait compte également d'une certaine application secondaire des dispositions administratives et sécuritaires.*

Au fur et à mesure que des réseaux de sentiers continueront d'être aménagés et que le nombre d'utilisateurs des sentiers augmentera, de plus fortes pressions seront exercées sur les ressources limitées actuelles de la GRC provinciale. Les pressions supplémentaires qu'exerceront les recommandations du Groupe de travail et la réaction du gouvernement sur les ressources de la GRC ne peuvent pas être déterminées actuellement. Dans un effort visant à déterminer un modèle de prestation de service minimal en vue d'une approche directe, proactive et continue en matière d'application de la loi sur les réseaux de sentiers provinciaux, la GRC toutefois propose ce qui suit : un poste de coordonnateur provincial des sentiers et un poste de coordonnateur de l'application de la loi sur les sentiers.

Le coordonnateur provincial des sentiers serait rattaché aux quartiers généraux de la Division « J » et il serait chargé de coordonner de façon continue l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de sensibilisation et d'information du public, de sécurité et de formation relativement à l'application de la loi sur les sentiers récréatifs dans les zones qui relèvent de la GRC. Les coordonnateurs de l'application de la loi sur les sentiers seraient situés à des endroits stratégiques dans la province (déterminés par le quartier général de la Division « J ») et travailleraient de façon continue avec les principaux groupes d'intervenants à la coordination et à la mise en œuvre de programmes de formation et de sensibilisation du public, de sécurité et d'information relativement à l'application de la loi sur les sentiers récréatifs dans les zones relevant de la GRC.

Compte tenu des facteurs actuels et du besoin d'offrir sur une base continue un service réactif et proactif pour les réseaux de sentiers du Nouveau-Brunswick, le coût minimum de la GRC pour la première année sera d'environ 2 528 141 $. Ensuite, le coût minimum par année serait d'environ 1 346 045 $ en plus de tout rajustement effectué pour les augmentations salariales et les coûts de remplacement du matériel et des vêtements.

Forces policières municipales et régionales

Même si elles ont un ratio d'agents par habitants plus élevé et des zones géographiques plus accessibles et plus restreintes pour la police, les forces policières municipales et régionales font face aux même défis en matière d'application de la loi que les organismes qui assurent l'application de la loi dans les régions rurales.

Service canadien de la faune/Ministère de la Défense nationale

Le Service canadien de la faune qui a le mandat d'appliquer la loi dans les zones côtières et la police militaire du ministère de la Défense nationale qui a le mandat d'appliquer la loi sur les propriétés de la Défense nationale mènent des activités d'application de la loi relativement aux véhicules tout-terrain qui sont complémentaires avec leur rôle principal.

Tous les organismes d'application de la loi sont en faveur d'une législation qui permettrait de donner des contraventions pour les infractions à la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et à la *Loi sur les actes d'intrusion.*

LÉGISLATION

Plusieurs mémoires et exposés ont fait valoir le besoin d'apporter des modifications aux règlements et aux lois afin de donner aux agents de la paix les outils dont ils ont besoin pour appliquer la loi. D'autres cependant se sont dit contre l'adoption de tout autre règlement concernant les conducteurs de véhicules tout-terrain. Voici certains commentaires qui ont été reçus :

« Je puis vous assurer qu'à mon avis, il faut depuis un certain temps et maintenant faire preuve de leadership et affecter des ressources pour améliorer la loi et la conformité aux règlements. »

« Faire des lois pour protéger les propriétaires fonciers contre les véhicules tout-terrain bruyants, le creusement des fossés, la poussière, etc.! »

« ... Je suis profondément préoccupé par le fait que la législation gouvernementale peut anéantir ou atténuer mon droit et mon privilège de jouir de la nature en adoptant des restrictions sur l'utilisation des véhicules tout-terrain. »

« Je m'oppose catégoriquement à tout genre de règlement supplémentaire qui imposera d'autres fardeaux financiers aux utilisateurs des véhicules tout-terrain dans la province. »

Avant de formuler des recommandations concernant les modifications à apporter à la loi et aux règlements, il y a lieu de présenter un bref survol de la loi provinciale utilisée à des fins d'application relativement à la conduite de véhicules tout-terrain et à la protection de l'environnement.

En plus du *Code criminel* et de toute autre législation fédérale, plusieurs lois provinciales sont utilisées à des fins d'application de la loi. Voici un court résumé des lois provinciales pertinentes[23] :

Loi sur les véhicules tout-terrain

La *Loi sur les véhicules tout-terrain* est appliquée par le ministère de la Sécurité publique. Elle établit certaines règles concernant la conduite des véhicules tout-terrain. Dans le présent document, un véhicule tout-terrain désigne aux termes de la loi, tout véhicule à moteur conçu et adapté aux usages hors route, y compris les motos hors route, les autodunes, les motoneiges et les machines amphibies.

La Loi contient des dispositions concernant l'immatriculation obligatoire, l'équipement obligatoire et les restrictions d'âge pour la conduite ainsi que l'assurance responsabilité obligatoire (pour les motoneiges seulement). L'article 16 de la Loi précise que « nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain à l'intérieur de 7,5 mètres de la partie utilisée d'une route. »

Une comparaison de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* du Nouveau-Brunswick à la législation sur les véhicules hors route et les véhicules tout-terrain dans les autres provinces faisant ressortir des dispositions précises relatives aux véhicules tout-terrain est annexée (Annexe K).

Loi sur l'assainissement de l'environnement

La *Loi sur l'assainissement de l'environnement* autorise le ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux à réglementer ou à réduire la quantité de polluants ou de déchets intégrés à l'environnement pour une période donnée. Cette Loi permet au gouvernement d'éliminer le déversement de tout polluant, de modifier le mode de déversement ou les procédures à suivre pour contrôler le déversement et d'effectuer des activités de nettoyage adéquates. La *Loi sur l'assainissement de l'environnement* assure que nul ne déverse un polluant si ce polluant affecte la qualité biologique, chimique, physique ou naturelle de l'environnement et s'il met en danger la santé ou la sécurité des humains ou des animaux ou cause des dommages aux biens ou à la vie végétale.

Afin d'assurer un cadre législatif pour la planification environnementale, le ***Règlement du Nouveau-Brunswick sur les études d'impact sur l'environnement*** (87-83) établi en vertu de cette Loi vise à cerner les effets environnementaux liés aux projets d'aménagement avant leur mise en œuvre. Le ***Règlement sur les études d'impact sur l'environnement*** prévoit que des spécialistes techniques des organismes gouvernementaux et le public en général participent au projet de développement particulier (voir l'Annexe L pour une description plus approfondie de la démarche). Il faut obtenir l'approbation du gouvernement du Nouveau-Brunswick avant d'entreprendre un projet soumis à l'examen environnemental en vertu du ***Règlement sur les études d'impact sur l'environnement.***

Le Règlement exige que les personnes, les entreprises ou les organismes publics, qui proposent certains types de projets, enregistrent de l'information au sujet du projet auprès du ministre de l'Environnement lors des premières étapes de la planification.

Loi sur l'assainissement de l'eau

L'objet de la *Loi sur l'assainissement de l'eau*, dont l'application est assurée par le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux, est de protéger l'eau de surface et l'eau souterraine contre la contamination par des produits chimiques, des engrais, des activités de construction et des animaux de ferme. Les règles exposées dans la Loi permettent au gouvernement de réglementer les types d'activités qui ont lieu sur des parcelles essentielles de terre et par conséquent la quantité de déchets produite.

Afin de protéger les ressources en eau de surface du Nouveau-Brunswick contre les effets des activités comme la construction de bâtiments mal planifiés, les activités financières et d'aménagement non réglementées et l'installation de barrages ou d'autres obstacles dans l'eau, le programme du

[23] *Les lois et les règlements provinciaux du Nouveau-Brunswick sont disponibles en ligne au site web du ministère de la Justice : http://www.gnb.ca/justice/index.htm*

permis en vertu du *Règlement sur la modification d'un cours d'eau* a été établi. L'annexe M fournit une explication plus détaillée de ce programme.

Les terres humides de la province (y compris les marais côtiers) sont considérées comme des cours d'eau et toute personne qui travaille à moins de 30 mètres de terres humide doit obtenir un permis de modification d'un cours d'eau. Le programme s'applique à tous les canaux ouverts, naturels ou artificiels qui servent à transporter ou à transiter de l'eau pendant une partie de l'année. Les lacs, les étangs, les rivières, les cours d'eau, les criques, les terres humides sont clairement des cours d'eau comme le sont les réservoirs, les canaux et les fossés. Il importe de se renseigner pour savoir s'il faut obtenir un permis de modification d'un cours d'eau avant d'effectuer des travaux de défrichage de la végétation, de construction ou d'entretien des sentiers, d'excavation du sol, des activités de construction ou d'aménagement paysager à moins de 30 mètres d'un cours d'eau.

Loi sur les forêts et terres de la Couronne

La *Loi sur les forêts et terres de la Couronne* est appliquée par le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie. Elle réglemente l'administration et la gestion des terres de la Couronne et des ressources. La Loi comprend des dispositions concernant l'accès aux terres de la Couronne, la récolte et le renouvellement des ressources en bois sur les terres de la Couronne, l'habitat pour le maintien des populations de poissons et de la faune, les activités récréatives forestières sur les terres de la Couronne et la réhabilitation des terres de la Couronne.

Loi sur les réserves écologiques

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie assure l'application de la *Loi sur les réserves écologiques*. L'objet de la loi est de réserver des zones à des fins écologiques. La Loi précise, que nonobstant toute loi et sous réserve du Règlement, « nul ne doit chasser, pêcher ou piéger sur une réserve écologique ou y entreprendre des exploitations forestières, agricoles ou minières ou y effectuer des travaux d'exploration, de forage, de prospection, de nivelage ou de construction; et sont également interdits », en règle générale, les travaux susceptibles de modifier une partie du terrain ou de la végétation et des actes susceptibles de perturber la faune et la flore. Cette disposition interdit toute activité des véhicules tout-terrain et des sentiers dans les réserves écologiques.

La Loi prévoit également que le lieutenant-gouverneur en conseil désigne le Conseil de l'environnement comme conseil consultatif aux fins d'application de la Loi.

Il est prévu que la désignation de dix (10) zones protégées annoncée par le gouvernement le 24 mai 2001 sera inscrite dans la *Loi sur les réserves écologiques*.

Loi sur les espèces menacées d'extinction

La *Loi sur les espèces menacées d'extinction* est appliquée par le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie et comprend des dispositions pour protéger les espèces menacées ou les espèces régionales menacées, les espèces de la faune menacées ou les espèces de la faune régionale menacées et l'habitat critique d'un membre d'une espèce menacée ou d'une espèce régionale menacée.

Loi sur la pêche sportive et la chasse

La *Loi sur la pêche sportive et la chasse* est appliquée par le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie. Elle réglemente l'administration et la gestion des ressources piscicoles et fauniques. Selon le paragraphe 3(1), « tous les animaux de la faune et poisson de la province, lorsqu'ils se trouvent à l'état sauvage, sont par la présente loi déclarés appartenir à la Couronne du chef de la province et nul ne peut acquérir sur ceux-ci aucun droit ni aucune propriété si ce n'est en conformité avec la présente loi et les règlements. » La Loi définit un certain nombre d'infractions concernant le poisson et la faune pour la chasse illégale, le piégeage, la mise au collet, la pêche à la ligne, la vente ou la possession illégale de poissons et d'animaux de la faune. La Loi interdit également l'utilisation de véhicules pour grouper des animaux de la faune.

De plus, la *Loi sur la pêche* réglemente les réserves de la faune et les zones d'aménagement pour la faune dans la province. La Loi interdit les actes d'intrusion à l'aide d'un véhicule à moteur dans une zone désignée comme un refuge de la faune ou une zone d'aménagement pour la faune.

Loi sur les pêches (fédérale)

La *Loi fédérale sur les pêches* a été adoptée pour protéger le poisson, l'habitat du poisson et les eaux où vivent des poissons. Le ministère des Pêches et des Océans assure l'application des dispositions sur la protection de l'habitat (article 35) de la *Loi sur les pêches*, alors que Environnement Canada, en vertu

d'un protocole d'entente avec le ministère des Pêches et des Océans, applique les dispositions de la Loi concernant la prévention de la pollution (article 36).

L'article 35 de la *Loi sur les pêches* précise qu'il est interdit d'exploiter des ouvrages ou entreprises entraînant la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson. Habitat du poisson désigne « frayères, aires d'alevinage, de croissance et d'alimentation et routes migratoires dont dépend, directement ou indirectement, la survie des poissons. » L'article 36 précise qu'il est interdit d'immerger ou de rejeter une substance nocive dans des eaux où vivent des poissons. En vertu de cette *Loi*, le limon est considéré comme une substance nocive. L'utilisation de véhicules tout-terrain près ou ou à l'intérieur des cours d'eau peut causer l'érosion, ce qui mène à l'envasement et à la destruction de l'habitat du poisson et de l'habitat aquatique.

Loi sur les parcs

La *Loi provinciale sur les parcs* est appliquée par Entreprises Nouveau-Brunswick et le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie et comprend des dispositions pour l'établissement et l'entretien des parcs provinciaux. Le lieutenant-gouverneur en conseil peut, conformément au paragraphe 16(2), établir des règlements interdisant ou réglementant l'activité à l'intérieur des parcs provinciaux, y compris « interdisant ou réglementant la circulation des piétons, des véhicules, des bateaux ou des aéronefs ».

En application du paragraphe 11(1) du Règlement 85-104, il est précisé que « dans le parc provincial, il est interdit de conduire une motoneige, un véhicule amphibie, un véhicule tout-terrain ou un cycle tout-terrain ailleurs que dans une zone désignée par un gardien de parcs pour leur usage ».

Toutes les terres relevant de l'administration et du contrôle du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie, intégrées à Sentier NB Trail, sont détenues en vertu de la *Loi sur les parcs*. Il importe de noter que sauf pour la désignation automatique de tous les agents policiers comme gardiens de parc d'office, toutes les autres personnes qui entreprennent des activités d'application de la loi sur les terres des parcs doivent être désignées gardiens de parc par le ministre.

Loi sur la procédure applicable aux infractions provinciales

La *Loi sur la procédure applicable aux infractions provinciales* est appliquée par le ministère de la Justice. Elle prévoit des sanctions en ce sens qu'une loi rend punissable une infraction en vertu de la présente Loi à titre d'infraction de la classe A, B, C, D, E, F, G, H, I ou J. Les sanctions peuvent inclure l'acquittement sans pénalité, les amendes, l'emprisonnement et les ordonnances de probation.

La *Loi sur la procédure applicable aux infractions provinciales* comprend des dispositions concernant la contravention. L'article 9 précise « qu'un agent de police ou une personne autorisée qui a des motifs raisonnables et probables de croire qu'une personne a commis une infraction prescrite peut lui signifier un billet de contravention selon la formule prescrite[24] ». La Partie V de la Loi également précise les pouvoirs de saisie et de perquisition des agents de la paix.[25]

Loi sur les actes d'intrusion

La *Loi sur les actes d'intrusion* est appliquée par le ministère de la Justice et prévoit la réglementation des zones où la conduite des véhicules à moteur est permise. Elle prévoit que quiconque conduit des véhicules à moteur sur des terres qui sont sensibles aux dommages environnementaux commet une infraction. Les terres sensibles comprennent les réserves écologiques et de la faune, les cours d'eau (sauf aux passages désignés), les zones riveraines d'un lac (25 m au-dessus et 25 m en dessous de la ligne normale des hautes eaux), les zones riveraines d'un océan (de la ligne normale des basses eaux et jusqu'à 300 m au-dessus de la ligne normale des hautes eaux, et les marais d'eau salée et d'eau douce).

Cette Loi ne s'applique pas aux terres de la Couronne définies au sens de la *Loi sur les terres et forêts de la Couronne* sauf lorsque ces terres sont désignées au paragraphe 2.1(1) ou à l'article 2.2. En vertu du paragraphe 2.1(1), ces terres comprennent

[24] *Un agent de police inclut un membre de la GRC et un agent de police défini dans la Loi sur la police du Nouveau-Brunswick. Une personne autorisée désigne une personne autorisée par règlement à exercer une fonction prescrite en vertu de la Loi sur la procédure applicable aux infractions provinciales.*

[25] *Un agent de la paix désigne un « agent de police » et « toute autre personne désignée agent de la paix par la Loi et qui est accompagnée ou est sous la surveillance des fonctions statutaires de cette personne ou relativement à une infraction ou à une infraction soupçonnée en vertu de cette Loi ».*

toute zone désignée comme un sanctuaire d'animaux de la faune ou une zone d'aménagement pour la faune en vertu de la *Loi sur la pêche sportive* et la chasse; une réserve écologique établie en vertu de la *Loi sur les réserves écologiques*, ou toute zone désignée par règlement comme une zone devant être protégée contre les dommages à l'environnement. Le paragraphe 2.2 mentionne les terres qui sont cultivées ou aménagées pour la production alimentaire destinée aux humains ou au bétail, un verger qui est cultivé ou aménagé, un pâturage, une plantation d'arbres de Noël, ou une plantation de plants, semis et de plants.

RÉSEAU DE SENTIERS

Après l'étude des mémoires et des exposés reçus par le Groupe de travail concernant les nombreux enjeux et préoccupations au sujet de l'utilisation des véhicules tout-terrain, la plupart des membres du Groupe de travail et des présentateurs ont reconnu qu'il faut un réseau de sentiers approuvé pour les véhicules tout-terrain. Un tel réseau fournirait aux propriétaires de véhicules tout-terrain à des fins récréatives, un lieu où ils pourraient conduire leurs véhicules sans enfreindre la loi, sans endommager l'environnement et sans nuire aux propriétaires fonciers. Cela atténueraient aussi les conflits avec les autres utilisateurs du réseau de sentiers. Un mémoire a proposé ce qui suit :

« Si le Groupe de travail aidait à créer et à relier des sentiers [pour véhicules tout-terrain] sécuritaires entre les communautés et la province, je suis persuadé que cela aurait un effet d'entraînement, y compris sur le tourisme, les emplois [véhicule tout-terrain] et la vente de véhicules tout-terrain, les établissements alimentaires. Qui plus est, le gouvernement regagnerait le respect et l'appui des 20 000 conducteurs des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick. »

Sentiers pour les véhicules tout-terrain

La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. veut construire son propre réseau de sentiers principalement en utilisant les chemins forestiers désignés sur les terres de la Couronne et les biens-fonds privés à l'aide d'ententes sur l'utilisation des terres, et sur les voies ferrées abandonnées qui ne sont pas aménagées pour d'autres utilisateurs de sentiers au Nouveau-Brunswick.

Une licence d'occupation des terres de la Couronne a été signée et renouvelée en février 2001 avec le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie. Toutefois, aucun sentier n'a encore été officiellement désigné pour les véhicules tout-terrain. La licence d'occupation n'accorde pas le droit exclusif d'utilisation du sentier désigné à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick. En plus du réseau actuel de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick sur les terres de la Couronne, le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie doit évaluer l'impact sur l'accès pour le grand public, sur les réclamations et les engagements en cours, sur l'environnement et les effets sur l'utilisation possible des terres de la Couronne avant que des sentiers puissent être désignés.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie élabore une vaste politique concernant l'utilisation des véhicules hors route sur les terres de la Couronne sous l'administration et le contrôle du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie. La directive exige une consultation et une étude plus approfondies afin que l'on puisse répondre aux préoccupations concernant la sécurité, la responsabilité et l'environnement avant qu'une décision finale puisse être prise pour déterminer où seraient désignés les sentiers pour véhicules hors route sur les terres de la Couronne. Il faudra peut-être apporter des modifications aux lois ou aux règlements avant la mise en œuvre d'une telle politique.

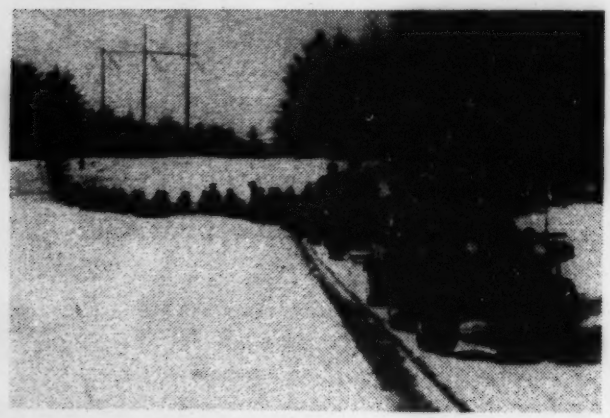
La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. précise que les fervents des véhicules tout-terrain reconnaissent que les milliers de kilomètres de chemins de bois qui se trouvent sur les terres de la Couronne dans la province sont utilisés comme un réseau de sentiers non officiel pour la conduite des véhicules tout-terrain à des fins récréatives.

Pour faire valoir davantage sa cause, la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick tente de créer un partenariat avec tous les paliers d'administration, les propriétaires fonciers et privés, les autres organismes d'utilisateurs des sentiers, les organismes environnementaux et les organismes d'application de la loi. À cet égard, la Fédération a indiqué qu'elle voulait partager une partie de l'infrastructure en place sur Sentier NB Trail et la

piste de motoneige comme les ponts, les abris, les passages routiers, et autres.

Le New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc. a soulevé la question du titre autochtone dans son mémoire. Elle estime que la propriété légitime des terres doit être prise en compte avant la désignation des réseaux de sentiers. Les peuples des Premières nations ont conclu des traités qui ne cédaient aucune terre autre que quelques bandes de terres pour peuplement. Cette question doit être traitée avec tout le respect qu'elle mérite, puisque tout aménagement de sentiers fera éventuellement l'objet d'une démarche globale de réclamation de terres.

Un réseau de sentiers bien conçu peut s'avérer très avantageux pour réduire les effets néfastes de plusieurs ensembles de sentiers non organisés dans la province. Le réseau de sentiers permettrait plus facilement de retirer de la circulation de nombreuses routes secondaires actuelles. Le réseau de pistes de motoneiges par exemple a réussi à réacheminer la circulation sur les routes secondaires des motoneiges vers le réseau de sentiers aménagé.



Le concept des sentiers partagés (véhicule tout-terrain/motoneiges) a été proposé par un certain nombre de personnes ayant présenté des mémoires au groupe de travail. Certains mémoires du grand public mentionnaient le partage des sentiers par la Fédération des clubs de motoneigistess du Nouveau-Brunswick inc. et la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc., indiquant qu'ils devraient faire cesser cette follie et prendre la situation en main. Même si à prime abord, cela semble être une solution, cette approche est fortement découragée par les experts de la sécurité dans l'industrie de la motoneige, ainsi que par l'industrie de l'assurance des motoneiges, qui font tous les deux valoir l'incompatibilité des deux modes de transport sur un réseau de sentiers recouverts de neige.

Sentiers pour motoneiges

La Fédération des clubs de motoneige du Nouveau-Brunswick inc. a donné des conseils et de l'aide à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. sur l'aménagement des pistes. En 1999, une entente entre la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick et la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick a été signée et avec le ministre des Ressources naturelles et de l'Énergie comme témoin. Les deux fédérations reconnaissent que les motoneiges et les véhicules tout-terrain ne doivent pas utiliser les mêmes sentiers (clause 1.5) sauf lorsque cela est nécessaire pour permettre l'utilisation conjointe de certains tronçons limités ou d'ouvrages comme les ponts, etc. (clause 1.6).

Dans son mémoire, la Fédération des clubs de motoneige du Nouveau-Brunswick inc. a fait valoir que la situation idéale serait d'avoir deux réseaux de sentiers distincts, chaque groupe assumant la responsabilité de son infrastructure. Les deux organismes partageraient les ponts et les abris et assureraient un soutien financier pour réparer les dommages causés par tout acte de destruction ou tout acte de vandalisme causé par les motoneiges ou les véhicules tout-terrain.

Sentier NB Trail

Sentier NB Trail vise à créer 2 000 km de sentiers toute saison et à des fins récréatives et multiples pour relier les communautés de l'ensemble de la province. L'utilisation de ce sentier est limitée à cinq activités de groupes principales : randonnée pédestre, cyclisme, équitation, ski de fond et motoneige (lorsque cela est permis). Là où la motoneige est autorisée en hiver, l'utilisation du sentier est limitée à ce groupe d'utilisateurs, puisque le regroupement des activités motorisées et non motorisées sur Sentier NB Trail n'est pas permis.

Le Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc., ainsi que le grand public et les autres groupes soutiennent que la sécurité du public est compromise lorsque les véhicules tout-terrain sont autorisés sur les sentiers en même temps que les piétons, les cyclistes et les randonneurs.

La loi interdit l'utilisation d'un véhicule tout-terrain sur Sentier NB Trail. Les effets négatifs de l'utilisation des véhicules tout-terrain sur le sentier pourraient inclure :

- Les dommages à la surface du sentier, aux installations, aux enseignes causés par les véhicules tout-terrain et leurs conducteurs – les ponts et les sentiers n'ont pas été conçus pour les véhicules tout-terrain.
- Les effets en matière de sécurité sur les autres utilisateurs – crainte, poussière, bruit, surface rugueuse et danger de collisions.
- Accès aux propriétés à des fins criminelles.
- Effets négatifs généraux qui nuisent aux efforts visant à obtenir des ententes des propriétaires fonciers privés.

Le Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc. a dit être prêt à négocier une entente pour le partage des ponts et des abris avec la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.

Sentier transcanadien

Le Sentier transcanadien est un réseau national qui relie l'Est et l'Ouest et fait partie du réseau de Sentier NB Trail. C'est également un sentier à fins multiples qui est utilisé par les cinq principaux utilisateurs des sentiers mentionnés. C'est un projet du millénaire qui a été inauguré officiellement en juin 2000.

Sentier international des Appalaches

Le Sentier international des Appalaches commence au mont Katahdin, au Maine. Il traverse ensuite Perth-Andover où il suit ensuite Sentier NB Trail jusqu'au mont Carleton. De là, le Sentier international des Appalaches reprend et s'étend vers le Nord jusqu'à Québec, jusqu'à son point final du Cap Gaspé, au Québec. Le tronçon qui ne fait pas partie de Sentier NB Trail est accessible uniquement aux randonneurs.

Terrain public contre terrain privé

Le Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc. et la Fédération des clubs de motoneige du Nouveau-Brunswick inc. ont exprimé des inquiétudes au sujet de l'utilisation par les véhicules tout-terrain du réseau de sentiers établis sans entente de consentement au préalable avec les propriétaires fonciers privés. Les deux organismes indiquent que cette situation a eu des effets importants sur leurs efforts visant à obtenir des ententes sur l'utilisation des terres avec les propriétaires fonciers privés ainsi que sur certaines ententes déjà en vigueur. Un mémoire présenté au Groupe de travail fait ressortir les risques qu'une telle situation se produise.

> *« Une bonne partie de Sentier N.B. Trail...a été construit dans notre communauté sur des terres privées. Nous avons pu obtenir l'autorisation de ces propriétaires fonciers privés uniquement en leur assurant que les véhicules motorisés n'utiliseraient pas le sentier...Le nombre de véhicules tout-terrain et de motocyclettes utilisant le sentier augmente presque toutes les semaines. Compte tenu de cette situation, avant bien longtemps les propriétaires fonciers se révolteront et interdiront l'accès à la partie du sentier qui se trouve sur leur propriété. »*

Les raisons citées par les propriétaires fonciers pour ne pas renouveler ou ne pas autoriser le passage d'un sentier sur leur terrain sont les mêmes que celles indiquées dans le document : bruit, poussière, préoccupations en matière de sécurité, dommages à la propriété, actes d'intrusion et incidents d'actes criminels.

Emplacement du sentier

La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. et le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie tentent d'identifier certains chemins d'accès aux terres de la Couronne pour l'aménagement de sentiers de véhicules tout-terrain. Certains de ces chemins peuvent répondre à la définition d'une route en vertu de la *Loi sur les véhicules tout-terrain*. Ces chemins devront être redéfinis par une Loi avant que des sentiers pour véhicules tout-terrain puissent être aménagés.

Il a été suggéré que les voies ferrées abandonnées qui n'ont pas été réservées à l'utilisation exclusive du Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc. pourraient être utilisées afin d'aménager des sentiers pour véhicules tout-terrain. Cette possibilité n'existe peut-être pas dans certaines régions parce que certaines voies ferrées ont été redonnées aux propriétaires des terrains. La Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. devra demander l'autorisation du propriétaire foncier et signer une entente avec lui.

Dans son mémoire, le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a exprimé des préoccupations concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain dans les carrières et concernant le risque d'accident et les questions de responsabilité. L'emplacement des futurs sentiers pour véhicules hors route lors de la désignation sera un élément important pour réduire les risques d'accident et les problèmes de responsabilité. La sensibilisation et la signalisation peuvent être des éléments de solution à ce problème.

SENSIBILISATION

Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick inc./Conseil canadien de la sécurité

Le Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick inc. (CSNB) offre, dans le cadre d'une entente de coopération avec le Conseil canadien de la sécurité (CCS) [26], un programme de formation intitulé « le cours en conduite des VTT ». Les instructeurs du cours ont satisfaits à un certain nombre de préalables et ont assisté à une séance « Former le formateur » de cinq jours offerte par le formateur en chef du Conseil canadien de sécurité.

Le cours de conduite des VTT est un programme d'une journée qui offre de la formation en salle de classe et de la formation pratique sur les sujets suivants :

- Introduction à la sensibilisation à la sécurité
- Avant le départ
- Se familiariser avec le VTT
- Démarrage de votre VTT
- Virage
- Arrêts et courbes rapides
- Stratégies de conduite
- Conduite pour surmonter les obstacles
- Conduite sur les côtes
- Techniques de conduite sécuritaire

Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain

Le Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain (CVTT)[27] est une association nationale à but non lucratif qui représente les intérêts d'un certain nombre d'intervenants, y compris les principaux distributeurs de véhicules tout-terrain, les fabricants, les distributeurs et les détaillants de tous les produits et services de véhicules tout-terrain et les propriétaires individuels et les conducteurs de ces véhicules au Canada. Le CCDVTT fournit aussi un soutien logistique et financier poiur le programme de formation en conduite du CCS.

Le CCDVTT mène actuellement une campagne de publicité et de sensibilisation auprès du public pour promouvoir le Programme du quadiste prudent comme projet-pilote au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse au cours de l'été 2001. Des annonces seront diffusées à la télévision, et des pancartes et des messages d'encouragement seront affichés. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont été choisis pour ce projet-pilote car la recherche de l'industrie révèle que la conduite de véhicules tout-terrain à des fins récréatives organisées est particulièrement élevée dans ces provinces.

Le CCDVTT estime que même si la majorité des conducteurs de véhicules tout-terrain sont responsables, l'essor rapide que connaît l'industrie augmente le risque de blessures et de dommages aux propriétés privées et publiques, principalement par les nouveaux conducteurs non expérimentés et non qualifiés. Le but de la campagne de promotion est donc de sensibiliser les conducteurs de véhicules tout-terrain aux conséquences de la conduite irresponsable, à la nécessité de rester sur les sentiers, de conduire de façon sécuritaire et d'éviter de causer des dommages à l'environnement. Fait intéressant, le Groupe de

[26] *Pour plus d'information sur le cours de formation en conduite de VTT et autres programmes de formation, voir le site web du Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick inc. en ligne au http://www.nbsafety.com ou le site web du Conseil canadien de la sécurité en ligne au http://www.safety-council.org/.*

[27] *Wheaton, Amy. « Campaign begins this week to promote responsible ATV use ». Telegraph Journal, Le 18 juin 2001. Récupéré en ligne le 6/18/01 de http://www.nbnews.com/telegraphjournal/. Voir aussi le site web du Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain http://www.catv.ca.*

travail sur les véhicules tout-terrain a reçu un mandat semblable d'encourager l'utilisation environnementalement responsable et sécuritaire des véhicules tout-terrain.

Le Programme du quadiste prudent du CCDVTT comprend des cours de conduite des véhicules tout-terrain, des CD et des brochures. Le CD fournit de l'information ainsi que des graphiques visuels sur les sujets suivants :

- La sensibilisation à la sécurité
- Les VTT et la loi
- La propriété et la responsabilité
- La responsabilité du conducteur
- La révision et la vérification de sécurité

The ATV Smart Rider Program

5. RECOMMANDATIONS

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain s'est réuni en décembre 2000 et juin 2001 pour discuter des questions et des préoccupations concernant l'utilisation des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick, recevoir les exposés et les mémoires des intervenants et du grand public et formuler des recommandations précises aux fins d'étude par le gouvernement.

Le Groupe de travail a reçu et étudié plus de 100 recommandations. Une approche consensuelle a été adoptée pour arriver aux principales recommandations dans un certain nombre de secteurs qui d'après le Groupe de travail répondaient aux questions et aux préoccupations soulevées dans ce rapport. Le Groupe de travail était d'avis que les recommandations plus détaillées qui ont été étudiées devraient être annexées au rapport à titre de référence pour les personnes chargées d'assurer le suivi aux recommandations (voir Annexe N).

Les secteurs d'intervention qui ont été considérés comme les plus pratiques pour réduire l'effet de l'utilisation des véhicules tout-terrain sont regroupés dans sept secteurs : sécurité publique, protection de l'environnement, application de la loi, législation, réseaux de sentiers, sensibilisation et financement. Certaines recommandations peuvent être mises en œuvre dans l'immédiat, toutefois le gouvernement devra étudier certains autres davantage pour déterminer s'il est possible de les mettre en œuvre.

Les intervenants sont fortement d'avis que les questions soulevées dans ce rapport relativement à l'utilisation des véhicules tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick ont été ignorées par le gouvernement pendant trop longtemps. Ils pensent également qu'aucun de ces secteurs en soi n'offre une solution aux problèmes soulevés. Les recommandations sont par conséquent numérotées pour en faciliter la consultation. Il importe grandement que le gouvernement étudie l'ensemble des recommandations puisqu'une seule recommandation n'aura pas un très grand impact ou n'apportera pas une solution crédible.

En plus des recommandations relevant des secteurs susmentionnés, le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain recommande ce qui suit :

1. Que le gouvernement du Nouveau-Brunswick encourage la création d'une autorité privée des sentiers et des couloirs de verdure.
2. Que tout programme créé à la suite de ce Groupe de travail soit accompagné d'indicateurs d'évaluation du rendement appropriés pour permettre l'évaluation.

SÉCURITÉ PUBLIQUE

Attendu que l'augmentation des ventes de véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick, a été suivie d'une augmentation du nombre d'accidents signalés, une augmentation de 75 % de 1996 à 2000;

Attendu qu'une étude rétrospective de la banque des données sur les traumatismes concernant les admissions liées aux véhicules tout-terrain à l'Hôpital régional de Saint John a révélé que 106 patients ont été admis à la suite de l'utilisation de véhicules tout-terrain pendant la période visée par l'étude. Les admissions liées aux véhicules tout-terrain à l'unité des soins intensifs (45) coûtent à l'Hôpital régional de Saint John environ 128 297 $, et il a été estimé que sept (7) patients, qui auraient besoin de soins continus à long terme pourraient coûter à la province de 10,5 à 28 millions de dollars;

Attendu que les dossiers du coroner sur les morts causées par des accidents de véhicules à moteur révèlent que le pourcentage de morts associé aux trois roues et quatre roues a augmenté de 2,8 % en 1997-1998, à 3,7 % en 1998-1999 à 4,9 % en 1999-2000;

Attendu que plus de la moitié des collisions de véhicules tout-terrain signalées surviennent pendant la conduite sur les routes et les chemins, et près d'un tiers des accidents sont dus à une collision entre un véhicule tout-terrain et un véhicule routier;

Attendu que l'étude des données de l'Institut canadien pour l'information sur la santé révèle que les blessures causées par des véhicules tout-terrain sont plus courantes chez les garçons et les enfants âgés de 15 à 19 ans. Il a été constaté également qu'environ la moitié des blessures liées aux véhicules tout-terrain sont survenues pendant les mois d'été (de juin à août) et les fins de semaine, la période la plus courante signalée pour les accidents étant de 16 h à 20 h. Cela semble par conséquent

indiquer que la plupart des accidents ont lieu pendant l'utilisation récréative plutôt que pendant l'utilisation non récréative du véhicule;

Attendu que les études canadiennes et américaines ont révélé les risques de facteurs suivants associés à l'utilisation des véhicules hors route : vitesse excessive, mauvais appareil et non-utilisation des casques, manque d'expérience et abus de l'alcool;

Attendu qu'un sondage sur les risques effectué par la Commission de la sécurité des produits pour le consommateur, Washington, DC, a révélé les risques suivants associés à l'utilisation des véhicules tout-terrain :

- le risque de blessures diminue à mesure que l'âge augmente;
- le risque pour les enfants est d'environ 2,5 fois le risque pour les conducteurs âgés de 16 ans à 34 ans et d'environ 4,5 fois le risque pour les conducteurs âgés de 35 ans à 54 ans;
- les risques diminuent avec l'expérience de la conduite;
- les risques diminuent avec le pourcentage de temps d'utilisation des véhicules tout-terrain à des fins non récréatives (par rapport aux activités récréatives);
- le risque est plus élevé pour les hommes que pour les femmes;

Attendu que le Conseil canadien de la sécurité a préparé un programme de formation des conducteurs qui est appuyé, sur le plan logistique et financier, par le Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain, et dont la promotion est faite pendant l'été de 2001 au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse à l'aide d'une campagne de publicité et de relations publiques;

Attendu que les membres du Groupe de travail reconnaissent que les véhicules toute grandeur ne sont pas appropriés pour les enfants âgés de moins de 16 ans et que la plupart des fabricants recommandent que l'âge minimal de conduite soit 16 ans;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formule les recommandations suivantes relativement à la sécurité publique :

3. Que les jeunes âgées de 14 à 16 ans soient tenus d'obtenir un permis d'apprentissage pour la conduite des véhicules tout-terrain, et doivent obtenir la permission de leurs parents pour un tel permis. Le permis d'apprentissage devrait être obtenu uniquement aux conditions suivantes :
   - le candidat doit avoir suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité;
   - le candidat doit être surveillé en tout temps par un parent ou un tuteur qui a suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité et qui a un permis de conduire valide;
   - la grosseur du véhicule tout-terrain conduit ne doit pas dépasser la taille recommandée pour l'âge par le fabricant.
4. Que toute personne âgée de 16 ans ou plus soit tenue d'obtenir un permis de conduite valable auquel une catégorie supplémentaire est ajoutée pour les véhicules tout-terrain, et doive avoir suivi avec succès un cours de formation approuvé par le Conseil canadien de la sécurité, dans les trois ans de l'adoption d'une telle disposition.

Compte tenu du nombre de personnes qui devraient suivre une formation du Conseil canadien de la sécurité dans les trois ans de l'adoption d'une telle disposition, le Groupe de travail n'a pas pu arriver à un consensus sur les droits acquis pour les conducteurs des véhicules tout-terrain. Il est recommandé que le gouvernement étudie davantage la question pour déterminer qui devrait suivre une formation obligatoire.

5. Qu'il soit obligatoire d'obtenir une assurance responsabilité personnelle pour tous les véhicules tout-terrain, à moins que le véhicule soit conduit sur un terrain appartenant au conducteur.
6. Que nul ne conduise un véhicule tout-terrain à moins que ce véhicule soit muni de phares et de feux arrières adéquats, qui doivent fonctionner de façon continue.
7. Que l'équipement original réglant le niveau de bruit sur les véhicules hors route ne soit pas enlevé ou remplacé, étant reconnu qu'il pourrait s'avérer nécessaire de faire une exception pour les véhicules utilisés relativement aux activités

spéciales des véhicules tout-terrain.

8. Qu'au Nouveau-Brunswick, les plaques d'immatriculation soient uniformisées, que le lettrage soit uniforme avec le lettrage et les plaques utilisés sur tous les véhicules motorisés, et que les plaques soient installées sur l'avant et l'arrière du véhicule tout-terrain.

9. Que la province du Nouveau-Brunswick étudie avec les autres administrations la possibilité d'une plaque uniformisée pour les véhicules tout-terrain dans l'ensemble du Canada.

10. Que nul conducteur d'un véhicule tout-terrain ne transporte un passager ou un occupant en conduisant un véhicule tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick à moins :

    a) que le véhicule soit conçu et équipé par le fabricant pour transporter plus d'une personne; ou

    b) que la personne autre que le conducteur soit assis sur un siège fixé au véhicule conçu ou approuvé par le fabricant du véhicule auquel ce siège est fixé.

11. Qu'un effort particulier de sensibilisation et d'application de la loi soit entrepris et poursuivi immédiatement pour réduire le nombre d'accidents et interdire l'utilisation des véhicules tout-terrain comme véhicules « routiers ».

12. Qu'un comité de sécurité des véhicules tout-terrain soit établi avec la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. et les autres intervenants afin de coordonner et de promouvoir les programmes de formation et de sensibilisation.

13. Que le ministère de la Santé et du Mieux-être travaille avec les corporations de soins de santé pour recueillir et enregistrer les données à l'échelle de la province relativement aux blessures causées par des accidents de véhicules hors route, aux visites aux services d'urgence, aux séjours hospitaliers, aux coûts des soins de santé, de façon à pouvoir fournir un rapport distinct pour chaque type de véhicule hors route.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Attendu que plusieurs intervenants ont des inquiétudes concernant l'intrusion des véhicules sur les terres agricoles et les lots boisés et concernant les dommages qui en découlent; une question qui a été portée à l'attention du gouvernement et qui a donné lieu à la création du Groupe de travail sur le vol de bois en mai 2000;

Attendu que l'utilisation non restreinte des véhicules tout-terrain a causé des dommages environnementaux graves, y compris mais non exclusivement la destruction et la fragmentation des habitats, le compactage du sol et l'érosion, dommages qui exigent un rétablissement d'envergure et coûteux;

Attendu que plusieurs exposés présentés au Groupe de travail ont mentionné l'impact de l'utilisation des véhicules tout-terrain sur les espèces qui habitent ou qui se reproduisent dans les cours d'eau, les rivières, les étangs, les marais ou les tourbières et sur les plages, y compris le pluvier siffleur qui figure sur la liste des espèces menacées d'extinction depuis 1985;

Attendu qu'environ 40 % de la population du Nouveau-Brunswick obtient son eau des bassins hydrographiques d'eau de surface et attendu que la zone directement adjacente aux réservoirs d'approvisionnement en eau, aux lacs et aux cours d'eau qui se déversent dans ces réservoirs est la plus essentielle, et que l'utilisation des terres dans ces zones peut avoir un effet direct sur la qualité de l'eau;

Attendu que la province du Nouveau-Brunswick est unique parce qu'elle gère des terres de la Couronne couvrant environ la moitié de la superficie de la province; il est donc nécessaire de protéger l'investissement substantiel dans les biens publics et de sauvegarder la propriété des citoyens;

Le Groupe de travail sur les VTT formule les recommandations suivantes relativement à la protection de l'environnement :

14. Que la province du Nouveau-Brunswick limite les aménagements de nouveaux sentiers dans les zones des bassins hydrographiques d'eau potable et les secteurs des champs de captage de l'eau potable.

15. Que la province du Nouveau-Brunswick limite l'aménagement des nouveaux sentiers dans les zones environnementalement sensibles, et tienne compte des terres humides, de la faune, des populations de poissons, des zones naturelles, des espèces menacées, des espèces en danger, des espèces rares et de l'habitat côtier.

16. Que la loi limite l'utilisation des véhicules tout-terrain aux sentiers désignés, des exceptions légitimes étant prévues, par exemple pour l'application de la loi, l'emploi, la recherche et le sauvetage et la suppression des incendies.

17. Qu'un programme de formation et de sensibilisation soit élaboré relativement aux répercussions environnementales que peut avoir l'utilisation des véhicules tout-terrain.

APPLICATION DE LA LOI

Attendu que l'utilisation accrue des véhicules tout-terrain soulève des préoccupations au sujet de l'environnement, des risques accrus d'incidents, d'actes criminels, d'actes d'intrusion sur les sentiers et les propriétés privées, ce qui mène à des confrontations avec les propriétaires fonciers privés et les autres utilisateurs à des fins récréatives;

Attendu que les gens sont frustrés en raison du manque de réaction efficace de la part des organismes d'application de la loi à l'activité illégale et aux actes d'intrusion commis par les véhicules tout-terrain;

Attendu qu'il faut identifier clairement les organismes qui ont la responsabilité d'appliquer la loi pour l'utilisation des véhicules hors route;

Attendu que les plaintes liées aux véhicules tout-terrain ne sont pas vérifiées adéquatement et de façon uniforme dans l'ensemble de la province;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formule les recommandations suivantes concernant l'application de la loi :

18. Qu'un programme d'application de la loi soit élaboré et mis en œuvre et que le mandat de ce programme soit de donner suite aux recommandations du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

19. Que la province identifie clairement les organismes (municipaux, régionaux ou provinciaux) qui sont responsables de l'application de la loi concernant les problèmes signalés par le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

20. Que les organismes d'application de la loi fassent la collecte de données relativement aux infractions commises dans la conduite des véhicules hors route, afin de mieux évaluer les résultats de l'application de la loi.

21. Qu'un programme de formation soit élaboré et mis en œuvre pour le personnel de l'application de la loi, un tel programme devant inclure mais non exclusivement la sécurité du conducteur, les questions environnementales et la législation.

LÉGISLATION

Attendu qu'il faut apporter des modifications aux règlements et à la loi pour fournir aux organismes d'application de la loi les outils dont ils ont besoin afin d'appliquer la loi;

Attendu que l'Union des municipalités du Nouveau-Brunswick a déjà demandé • au ministre des Transports de s'occuper des questions relevant de la *Loi sur les véhicules tout-terrain*, afin de permettre aux municipalités d'autoriser la conduite des véhicules tout-terrain dans leurs limites si elles le désirent de façon légale, sécuritaire et responsable • (Résolution U-97-03). Bien que le paragraphe 37(1) de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* prévoie l'adoption d'arrêtés, l'autorisation par le ministre de la circulation des véhicules tout-terrain sur les routes provinciales désignées dans les municipalités est limitée par d'autres articles de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et de la *Loi sur les véhicules à moteur*,

Attendu que le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a demandé formellement au ministère de la Sécurité publique de modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour permettre la désignation de sentiers pour véhicules tout-terrain sur les terres de la Couronne;

Attendu que les questions soulevées par le Groupe de travail ont augmenté la sensibilisation aux besoins d'apporter des modifications législatives;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formulent les recommandations suivantes concernant la législation :

22. Que la province examine la pertinence de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et la mette à jour afin de la rendre compatible avec les autres lois pertinentes.

23. Que la province examine toutes les lois provinciales actuelles et les directives qui s'appliquent aux véhicules hors route et les questions apportées à l'attention du Groupe de travail.

24. Que la province définisse un véhicule tout-terrain dans la loi afin de reconnaître les caractéristiques de conduite uniques de ces véhicules par rapport aux motoneiges et aux autres véhicules hors route, en tenant compte de la restriction relative au poids et à la dimension appropriés.

25. Que la province examine et modifie au besoin la définition du terme route dans la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour faciliter l'aménagement de sentiers.

26. Que la province envisage d'accorder aux municipalités, l'autorité municipale d'adopter des arrêtés relativement à l'utilisation des emprises de route à l'intérieur de leurs limites.

27. Que la province adopte de nouvelles lois afin de donner aux organismes d'application de la loi les outils dont ils ont besoin pour régler de façon efficace les problèmes créés par l'utilisation des véhicules tout-terrain, y compris mais non exclusivement :

    a) possibilité de donner des contraventions pour toutes les infractions;

    b) imposition de sanctions qui sont un facteur dissuasif important;

    c) liens entre toutes les pénalités prévues dans la présente loi et le permis de conduire du véhicule à moteur du conducteur;

    d) un véhicule hors route conduit en violation de cette Loi pouvant être saisi immédiatement par un agent d'application de la loi;

    e) obligation pour un propriétaire d'un véhicule de fournir le nom et l'adresse d'un conducteur qui aurait commis une infraction;

    f) lien entre la responsabilité de la conduite d'un véhicule hors route en violation de cette Loi et le parent ou le tuteur des personnes âgées de moins de 19 ans.

RÉSEAU DE SENTIERS

Attendu que les membres du Groupe de travail et les présentateurs reconnaissent le besoin d'un réseau de sentiers pour les véhicules tout-terrain afin d'assurer aux propriétaires de véhicules tout-terrain à des fins récréatives un lieu où conduire le véhicule légalement, sans causer des effets importants sur l'environnement et les propriétaires fonciers, et afin de réduire les conflits avec les autres utilisateurs des réseaux de sentiers;

Attendu que l'emplacement des futurs sentiers pour véhicules hors route au cours de la désignation sera également un élément important pour réduire le risque d'accidents, les problèmes de responsabilité et les dommages à l'environnement;

Attendu que plusieurs mémoires présentés au Groupe de travail ont fait mention de la pollution causée par le bruit et la poussière liés à l'utilisation de véhicules tout-terrain, qui nuit à la capacité des propriétaires fonciers de jouir de la nature et de la faune de leur propriété, et aggrave certains problèmes de santé;

Attendu que les véhicules tout-terrain qui circulent illégalement le long des accotements et des talus avant des routes ont créé de graves ornières sur ces tronçons de l'infrastructure routière et que la circulation parallèle aux voies ferrées use la structure en affaiblissant le sol, ce qui crée de graves dangers pour la sécurité;

Attendu que les véhicules tout-terrain circulent illégalement sur Sentier NB Trail et la piste aménagée pour les motoneiges, ce qui compromet la sécurité publique et crée des conflits avec les autres utilisateurs des sentiers;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formule les recommandations suivantes concernant le réseau de sentiers désigné;

28. Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick sans l'autorisation du propriétaire foncier.

29. Nul ne doit conduire un véhicule motorisé sur des terres qui n'appartiennent pas au conducteur ou au propriétaire du véhicule ou

sur un sentier ou un chemin non routier qui est limité à la circulation des piétons ou des animaux. Une personne est coupable de conduite illégale d'un véhicule sur un sentier si elle conduit un véhicule motorisé sur un sentier pédestre, de randonnée, de cyclisme, de raquette, de ski de fond ou une piste d'équitation, y compris mais non exclusivement Sentier NB Trail, le Sentier transcanadien et le Sentier international des Appalaches, sans l'autorisation du propriétaire foncier.

30. Nul ne doit conduire un véhicule motorisé autre qu'une motoneige sur les terres qui sont des sentiers aménagés pour motoneiges définis dans la Loi, à moins que cette utilisation ait été autorisée par la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc., ou à moins que cette utilisation soit nécessaire en raison d'une urgence liée à la sécurité des personnes ou de la propriété.

31. La désignation ou l'approbation de l'aménagement des sentiers devrait tenir compte des normes appropriées, de la planification, de la protection de l'environnement et de la sécurité du public.

32. Des systèmes de cartographie et d'identification provinciaux uniformes doivent être mis en œuvre pour tous les sentiers de véhicules tout-terrain désignés.

33. Les secteurs suivants doivent être étudiés en vue de leur utilisation dans le cadre du réseau de sentiers pour véhicules tout-terrain, la planification adéquate et l'autorisation du propriétaire foncier devant être assurées :

    a) servitudes de services publics/servitudes;

    b) emprises routières;

    c) terres de la Couronne;

    d) terres privées;

    e) terres fédérales;

    f) terres appartenant à des sociétés;

    g) terres ferroviaires privées;

    h) terres des Premières nations.

FORMATION

Attendu que les programmes de formation et de sensibilisation aux techniques de conduite sécuritaires sont exigés pour réduire les accidents liés aux véhicules à moteur;

Attendu que les programmes de formation et de sensibilisation sont exigés relativement aux conséquences environnementales de l'utilisation des véhicules tout-terrain afin de réduire les dommages causés à l'environnement;

Attendu que les programmes de formation et de sensibilisation sont exigés relativement à la loi provinciale réglementant l'utilisation du véhicule tout-terrain pour identifier clairement l'autorité responsable de l'application de la loi;

Attendu que les programmes de formation et de sensibilisation sont exigés relativement à l'accès au sentier;

Attendu qu'il faut un programme de formation pour le personnel de l'application de la loi et relativement à l'utilisation des véhicules tout-terrain;

Attendu que les annonces décrivent l'utilisation irresponsable des véhicules tout-terrain, y compris des techniques de conduite non sécuritaires et des techniques qui endommagent l'environnement;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formule les recommandations suivantes relativement à la formation :

34. Des programmes de formation doivent être élaborés et mis en œuvre pour répondre aux besoins de formation susmentionnés.

35. Les fabricants et les concessionnaires doivent être encouragés à promouvoir l'utilisation environnementale responsable, sécuritaire et légale des véhicules tout-terrain dans leurs annonces et leur promotion.

FINANCEMENT

Attendu que l'efficacité des recommandations susmentionnées dépend du financement;

Attendu qu'il faut un financement pour les éléments suivants :

a) application de la loi;

b) sécurité publique;

c) assainissement de l'environnement;

d) aménagement des sentiers;

e) programmes de formation et de sensibilisation.

Attendu que la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick a déjà demandé une remise semblable à celle prévue pour la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick;

Attendu que le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain appuie le principe **utilisateur-payeur** pour l'aménagement d'un réseau de sentiers désigné pour véhicules tout-terrain;

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain formule les recommandations suivantes concernant le financement :

36. Un financement suffisant doit être assuré aux fins susmentionnées et le gouvernement et la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. doivent envisager les moyens suivants et tous autres moyens pour obtenir le financement nécessaire :

    a) accroître les droits de permis et d'immatriculation;

    b) donner une remise pour l'aménagement de sentiers;

    c) remettre un laisser-passer pour les sentiers;

    d) prélever des cotisations au point de vente;

    e) prévoir un montant supplémentaire pour les déclarations de culpabilité;

    f) obtenir l'appui du fabricant et de l'industrie des véhicules tout-terrain.

37. Vu le besoin immédiat d'assurer un niveau d'application de la loi adéquat, le gouvernement doit accorder la priorité au financement pour l'élaboration et la prestation d'un programme d'application de la loi ayant le mandat de donner suite aux recommandations du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

38. Vu le besoin immédiat d'aménager des sentiers, un dépôt d'aménagement de sentiers doit être ajouté aux droits d'immatriculation et remis à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.

39. En plus de tout financement qui pourrait provenir de la remise de l'immatriculation, le gouvernement doit encourager la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick à étudier d'autres moyens pour obtenir du financement, y compris mais non exclusivement les moyens suivants :

    a) subventions ou dons privés;

    b) contributions des municipalités et des districts de services locaux.

ANNEXE A

MANDAT
GROUPE DE TRAVAIL SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN
HIVER 2000

INTRODUCTION

Au mois d'août dernier, le ministre de la Sécurité publique, Milton Sherwood, a annoncé que son ministère étudierait la nécessité d'établir un groupe de travail sur les véhicules tout-terrain. Dans le discours du trône du 14 novembre 2000, le gouvernement précisait qu'un groupe de travail sur les véhicules tout-terrain serait créé afin de promouvoir l'utilisation sécuritaire et écologiquement responsable des VTT.

Le groupe de travail a le mandat de tenir des discussions et de formuler des recommandations sur les points suivants : sécurité publique, réseau de sentiers, impact environnemental et modifications législatives.

Afin d'exécuter ce mandat, le **groupe de travail** :

1. cernera les questions et les enjeux concernant la sécurité publique, le réseau de sentiers et l'impact environnemental et analysera la nature et l'étendue des problèmes d'application de la loi;
2. effectuera une recherche et une étude sur la législation concernant les véhicules tout-terrain dans les autres administrations;
3. déterminera l'impact économique de l'utilisation des véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire;
   - ventes
   - recettes fiscales
   - frais d'inscription
   - potentiel touristique
   - coûts
4. dressera un profil de l'utilisateur moyen des véhicules tout-terrain dans la province du Nouveau-Brunswick;
5. effectuera des recherches sur les méthodes de conduite sécuritaire et sur le matériel de promotion et de formation en matière de sécurité qui est disponible au Nouveau-Brunswick et ailleurs;
6. sollicitera et recevra les réactions du grand public par des mémoires écrits;
7. étudiera les recommandations du Groupe de travail sur le vol de bois qui lui auront été soumises;
8. proposera des solutions et formulera des recommandations pour répondre aux enjeux et aux préoccupations cernés par le groupe d'intervenants et le grand public;
9. soumettra un rapport officiel au gouvernement d'ici juin 2001.

GESTION DU PROJET

Le ministère de la Sécurité publique est responsable du groupe de travail. M. Michael Connolly, sous-ministre adjoint, Division des services de sécurité, sera le président.

CALENDRIER

Le Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain se réunira régulièrement de décembre 2000 à juin 2001. Environ cinq (5) réunions sont prévues, provisoirement pour les dates suivantes :

Le 5 décembre 2000

Le 15 février 2001

Le 15 mars 2001

Le 12 avril 2001

Mai, étude de la version finale du rapport; prévoir une réunion s'il y a lieu.

COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

Fédération des véhicules tout-terrain du N.-B. inc.

Gendarmerie royale du Canada

Fédération des clubs de motoneige du N.-B. inc.

Ministère de la Sécurité publique

Conseil de sécurité du N.-B. inc.

Entreprises Nouveau-Brunswick

Conseil Sentiers NB Trails Council Inc.

Ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie

New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc.

Environnement et Gouvernements locaux

Conservation Council of New Brunswick Inc.

Ministère de la Justice

Association des chefs de police du N.-B.

Ministère des Transports

INFORMATION GÉNÉRALE

L'utilisation des véhicules tout-terrain augmente. Le 31 mars 1999, 22 000 véhicules tout-terrain étaient immatriculés auprès du ministère de la Sécurité publique. Le nombre de morts survenues à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain au Nouveau-Brunswick cette année, qui se chiffre à six (6), a dépassé le total annuel normal pour la province.

Actuellement, les lieux où les véhicules tout-terrain peuvent circuler légalement sont très limités. La *Loi sur les véhicules tout-terrain* interdit la conduite d'un véhicule tout-terrain à l'intérieur de 7,5 mètres d'une chaussée ou d'un lieu utilisé par les véhicules à moteur. Les véhicules tout-terrain ne sont pas permis sur Sentier Nouveau-Brunswick Trail (SBNBT) à fins multiples, ni sur les sentiers loués de la Fédération des clubs de motoneigistes sur les terres de la Couronne et leur accès aux terres privées est limité.

L'utilisation accrue des véhicules tout-terrain suscite de plus en plus de préoccupations au sujet des dommages à l'environnement, de l'exploitation accrue des poissons et de la faune, des risques accrus d'incidents ou de crimes, d'actes d'intrusion sur les propriétés privées et de confrontations avec les propriétaires fonciers privés et d'autres utilisateurs à des fins récréatives.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a collaboré avec la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick à l'élaboration d'un cadre pour la désignation de sentiers de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. sur les terres de la Couronne. Le gouvernement a demandé au ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie d'aider la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. à désigner des chemins forestiers sur les terres de la Couronne comme sentiers pour véhicules tout-terrain. La Fédération a obtenu, en vertu de la *Loi sur les terres et forêts de la Couronne*, un permis d'occupation qui autorise l'utilisation non exclusive de chemins forestiers sur les terres de la Couronne qui sont désignés comme des sentiers de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc. Une directive provisoire a été établie, mais jusqu'à présent, aucun sentier n'a été désigné. Un avis juridique du ministère de la Justice a recommandé une modification au Règlement de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour permettre l'accès aux chemins forestiers sur les terres de la Couronne.

ANNEXE B

PARTICIPANTS DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES VTT

Ross Antworth	Directeur général de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc.
Stuart Blair	Vice-président de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc.
Jim Burns	Conseiller principal en politiques du ministère de la Justice
Michael Connolly	Sous-ministre adjoint de la Division des services de sécurité du ministère de la Sécurité publique (président)
Jocelyne Gagnon	Conseillère en politiques du ministère de la Sécurité publique
Frank Graham	Président de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.
Brian Griffith	Sergent d'état-major, Affaires criminelles, Gendarmerie royale du Canada
Karen Hughson	Conseillère en politiques du ministère de la Sécurité publique
Gary Jochelman	Directeur général d'Entreprises Nouveau-Brunswick
Kenton Kinney	Urbaniste du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux
Barry LaBillois	New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc.
Scott Macdonald	Directeur général du Conseil de Sentiers NB inc.
Rino Martin	Directeur général de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.
Brian McEwing	Directeur de la Planification et de la gestion des terrains du ministère des Transports
Kevin McKeen	Analyste des politiques du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie
Dave Parks	Constable de la force policière de Saint-Jean, Association des chefs de police du Nouveau-Brunswick
David Peterson	Président du Conseil de Sentiers NB inc.
Carl Smidt	Président de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc.
Tom Sproull	Gestionnaire de programmes du Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick inc.
David Thompson	Coordonnateur de projets du Conservation Council of New Brunswick Inc.

ANNEXE C

PRÉSENTATIONS : ENJEUX, PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS

Cinquante-six (56) mémoires ont été présentés au Groupe de travail au nom de quatre-vingt-quatorze (94) particuliers et organismes. Un sommaire des principaux enjeux et préoccupations exprimés et le pourcentage de leur fréquence ont été établis. Chaque mémoire peut avoir abordé plus d'un enjeu.

4 % ont mentionné que les conducteurs de véhicules tout-terrain sont considérés comme des intrus irresponsables.

18 % encouragent ou exercent une utilisation sécuritaire et responsable des véhicules tout-terrain.

25 % ont indiqué les retombées économiques (pour la province et les industries secondaires) de cette activité récréative.

14 % ont indiqué que les propriétaires de véhicules tout-terrain contribuent, par leurs impôts, au développement des divers réseaux de sentiers et estiment qu'ils ont le même droit d'y avoir accès.

25 % appuient une utilisation partagée égale des sentiers par tous les usagers.

20 % appuient le besoin d'un réseau de sentiers distinct pour les véhicules tout-terrain.

5 % s'opposent aux nouvelles restrictions appliquées aux propriétaires et conducteurs de véhicule tout-terrain.

34 % ont exprimé des préoccupations de sécurité publique comme la vitesse, l'absence de phares, l'absence de casques de protection, les enfants comme conducteurs ou passagers et le mélange d'usages motorisés et non motorisés sur le même sentier.

45 % ont indiqué des enjeux comme l'accès illégal (biens-fonds privés, Sentier NB, chemins publics et sentiers de motoneige aménagés) et les activités illégales facilitées par l'utilisation de véhicules tout-terrain.

38 % ont indiqué des questions écologiques et les dommages à l'environnement (y compris à la faune et aux poissons).

25 % ont exprimé le besoin d'une formation et d'une éducation obligatoires pour toutes les parties, l'obligation d'avoir un permis et l'âge pour conduire un véhicule, et l'équipement de sécurité obligatoire.

38 % ont soutenu qu'il faut établir des lignes directrices, des contrôles ou des lois sur la conduite des véhicules tout-terrain et ont exprimé des préoccupations concernant le niveau actuel d'application et le besoin de mécanismes d'application de la loi.

ANNEXE D

PRÉSENTATIONS ET MÉMOIRES OFFICIELS AU GROUPE DE TRAVAIL PAR LES ORGANISATIONS ET MINISTÈRES

Adrian Coleman	Responsable des services législatifs et aux membres du Conseil canadien des distributeurs de véhicules tout-terrain
Chris Steeves	Président de l'Association des ratisseurs et sauveteurs du Nouveau-Brunswick inc.
Kevin McKeen	Analyste des politiques du ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie
David Olmstead	The Keswick River Society Inc.
Rino Martin	Directeur général de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick inc.
Raymond Murphy, maire et Yvonne Gibb	Président et directrice générale de l'Union des municipalités du Nouveau-Brunswick
Pierrette Mercier	Fédération des naturalistes du Nouveau-Brunswick inc.
Barry LaBillois	New Brunswick Aboriginal Peoples Council Inc.
Diane Amirault	Biologiste de la faune, Programme des espèces en péril, Service canadien de la faune, Environnement Canada
Ross Galbraith	Coordonnateur de l'application des lois sur les oiseaux migrateurs pour le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, Service canadien de la faune, Environnement Canada
Brian McEwing	Directeur de la Planification de la gestion des terrains du ministère des Transports
David Peterson	Président du Conseil Sentiers Nouveau-Brunswick inc.
Carl Smidt et Ross Antworth	Président et directeur général de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc.
Peter deMarsh et Bruce Oliver	Fédération des propriétaires de lots boisés du Nouveau-Brunswick inc., Fédération d'agriculture du Nouveau-Brunswick inc. et Fédération des agriculteurs et agricultrices francophones du Nouveau-Brunswick inc.
Roberta Clowater	Coalition des zones naturelles protégées du Nouveau-Brunswick
Sharon Kingston-Eldridge	Fédération de la faune du Nouveau-Brunswick
Mike Whalen	Directeur général des opérations de Maritimes & Northeast Pipeline
S. Walling	Neurochirurgien, Département de neurochirurgie de l'Hôpital régional de Saint-Jean
Jean-Claude Santerre	Surveillant général des transports de la New Brunswick East Coast Railway
Michael Gorman, ing.	Président de la Société des opérations de MRDC

ANNEXE E

COÛTS DES SOINS DE SANTÉ
MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DU MIEUX-ÊTRE – SIGFU

1998-1999	
Nombre de blessures au cours de l'année financière	88
Nombre moyen de jours d'hospitalisation	4
Âge moyen des patients	30
Nombre de conducteurs	58
Nombre de passagers	13
Inconnu	17
Coût relatif*	**252 378 $**
1999-2000	
Nombre de blessures au cours de l'année financière	121
Nombre moyen de jours d'hospitalisation	5
Âge moyen des patients	25
Nombre de conducteurs	80
Nombre de passagers	13
Inconnu	28
Coût relatif *	**340 888 $**

* *Le coût relatif fourni n'est pas un montant monétaire réel mais plutôt un coût attribué qui est calculé à l'aide d'une mesure relative particulière de l'utilisation des ressources prévues aux patients multiplié par une valeur monétaire déterminée par les Services hospitaliers du ministère de la Santé et du Mieux-être.*

ANNEXE F

VOLS ET ACTES D'INTRUSION : RÉPERCUSSIONS POUR LES PROPRIÉTAIRES FONCIERS ET L'INDUSTRIE

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE VOL DE BOIS

Octobre 2000

Recommandations soumises au Groupe de travail sur le vol de bois à des fins d'étude

Recommandation 8(b)(i) Étudier la force exécutoire du Règlement 90-55 adopté en application de la Loi sur les actes d'intrusion (disques bleus) et du Règlement 89-106 pris en vertu de la Loi sur la pêche sportive et la chasse (disques rouges et jaunes).

Il est reconnu qu'il faut sensibiliser davantage le public et promouvoir les droits fonciers. Les circonstances entourant les actes d'intrusion ont changé avec l'utilisation accrue des véhicules tout-terrain. Seule la question de la sensibilisation du public et de la promotion des droits fonciers a été soumise au Groupe de travail. Un comité distinct présidé par le MRNE examine la force exécutoire des règlements susmentionnés (disques bleus, rouges et jaunes).

La question des programmes et projets d'éducation et de sensibilisation ayant trait à divers enjeux sur la conduite des véhicules tout-terrain a été abordée dans les recommandations 12, 17, 21, 34 et 35 du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

Recommandation 8(f) Modifier la Loi sur les véhicules tout-terrain pour y édicter que le fait d'utiliser un véhicule tout-terrain sur des terres privées sans l'autorisation du propriétaire constitue une infraction.

La question de l'autorisation du propriétaire a été abordée dans les recommandations 16, 22, 23, 27 et 28 du Groupe de travail sur les véhicules tout-terrain.

Recommandation 12(c) Obliger tout conducteur de véhicule tout-terrain reconnu coupable d'une infraction à la Loi sur les actes d'intrusion à suivre le cours de conduite de VTT avant d'immatriculer son véhicule tout-terrain. Ce programme de formation d'une durée de 5 1/2 heures à 7 heures est dispensé par des moniteurs agréés par le CSC.

La question de la formation obligatoire a été abordée dans les recommandations 3 et 4 du Groupe de travail sur les VTT.

ANNEXE G

DONNÉES DE SANTÉ CANADA

Hospitalisations à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain

Exercices financiers 1994-1995 à 1998-1999 par sexe et province/territoire
(totaux et taux moyens/100 000)

Province/territoire	Homme		Femme		Taux combiné	
	Total	taux moyen	Total	taux moyen	Total	taux moyen
Canada	5 750	7,8	1 267	1,7	7 017	4,7
Terre-Neuve	209 1	5	47	3,4	256	9,2
Île-du-Prince-Édouard	9	2,7	1	0,3	10	1,5
Nouvelle-Écosse	229	10	25 1	1,0	254	5,4
Nouveau-Brunswick	352	18,8	77	4,1	429	11,4
Québec	1 591	8,9	339	1,8	1 930	5,3
Ontario	1 228	4,5	231	0,8	1 459	2,6
Manitoba	263	9,4	79	2,8	342	6
Saskatchewan	237	9,4	61	2,4	298	5,8
Alberta	886	12,5	218	3,1	1 104	7,9
Colombie-Britannique	713	7,4	174	1,8	887	4,6
Yukon	5	6,1	2	2,7	7	4,5
Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	28	16	13	8,1	41	12,2

Hospitalisations à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain

Exercices financiers 1994-1995 à 1998-1999 par groupe d'âge pour le Canada et le Nouveau-Brunswick
(totaux et taux moyens/100 000)

Groupe d'âge	VTT – Canada		VTT – N.-B.	
	Total	taux moyen	Total	taux moyen
0-9	372	1,9	10	2,1
10-14	1 052	10,4	55	21,3
15-19	1 163	11,5	78	28,9
20-24	762	7,5	60	21,8
25-34	1 286	5,4	85	14,5
35-44	934	3,7	56	9
45-54	615	3,2	40	8,1
55-64	399	3,1	24	7,5
65+	434	2,4	21	4,5

Décès à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain

Années civiles 1994 à 1998 par sexe et province/territoire
(totaux et taux moyens/100 000)

Province/territoire	Homme		Femme		Taux combiné	
	Total	taux moyen	Total	taux moyen	Total	taux moyen
Canada	123	0,17	18	0,02	141	0,10
Terre-Neuve	3	0,21	4	0,28	7	0,25
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0		0	
Nouvelle-Écosse	3	0,13	1	0,04	4	0,09
Nouveau-Brunswick	7	0,37	0		7	0,19
Québec	48	0,27	9	0,05	57	0,16
Ontario	19	0,07	1	<0,01	20	0,04
Manitoba	5	0,18	0		5	0,09
Saskatchewan	9	0,36	0		9	0,18
Alberta	17	0,24	0		17	0,12
Colombie-Britannique	11	0,11	3	0,03	14	0,07
Yukon	0		0		0	
Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	1	0,57	0		1	0,30

Décès à la suite d'accidents de véhicules tout-terrain

Années civiles 1994 à 1998 par groupe d'âge pour le Canada et le Nouveau-Brunswick
(totaux et taux moyens/100 000)

Groupe d'âge	VTT – Canada		VTT – N.-B.	
	Total	taux moyen	Total	taux moyen
0-9	12	0,06	0	
10-14	14	0,14	1	0,39
15-19	19	0,19	1	0,37
20-24	12	0,12	1	0,36
25-34	17	0,07	2	0,34
35-44	24	0,10	1	0,16
45-54	14	0,07	0	
55-64	15	0,12	0	
65+	14	0,08	1	0,21

ANNEXE H

COMMISSION DE LA SÉCURITÉ DES PRODUITS POUR LE CONSOMMATEUR, WASHINGTON, DC SONDAGE SUR LES BLESSURES

Voici certains résultats du sondage sur les blessures :

- les enfants de moins de 16 ans représentaient 47 % des personnes ayant subi des blessures au cours de la période de l'étude;
- 95 % des enfants blessés conduisaient des véhicules tout-terrain plus gros que ceux recommandés pour leur âge;
- environ 54 500 blessures dues à des véhicules tout-terrain ont été traitées dans les services d'urgence des hôpitaux en 1997;
- 25 % des blessures avaient été subies par des passagers;
- 75 % des blessures avaient été subies par des hommes;
- 22 % des blessures comprenaient des blessures à la tête (traumatisme crânien et commotion cérébrale), au moins 65 % des personnes ayant subi des blessures à la tête ne portaient pas un casque protecteur;
- les catégories de diagnostic comprenant le plus grand nombre de blessures étaient les commotions cérébrales et les éraflures (27 %), et les fractures et luxations (26 %);
- 37 % des blessures étaient aux bras; 28 % aux jambes;
- 13 % des blessés traités aux services d'urgence ont dû être hospitalisés (comparativement à 4 % de toutes les blessures causés par des produits);
- environ 4 % des conducteurs impliqués dans des incidents causant des blessures ont indiqué avoir suivi une formation de conduite de véhicule tout-terrain ou une formation fournie par un concessionnaire ou un vendeur.

Une analyse semblable des données du Nouveau-Brunswick sur les blessures signalées par le ministère de la Santé et du Mieux-être a été effectuée. L'information suivante est extraite de rapports des blessures de patients hospitalisés et de chirurgies de jour :

- les enfants de moins de 16 ans représentaient 20 % des personnes ayant subi des blessures;
- 52 % des personnes ayant subi des blessures conduisaient des véhicules tout-terrain;
- environ 112 personnes ayant subi des blessures causées par des véhicules tout-terrain ont été traitées comme des patients hospitalisés et des patients de chirurgie de jour au cours de l'exercice financier 1999-2000;
- 28 % des blessures avaient été subies par des passagers;
- 24,1 % des blessures comportaient des blessures à la tête (traumatisme crânien et cérébrale) (on ne sait pas si ces personnes portaient des casques protecteurs);
- 18 % des blessures avaient été subies aux bras; 27 % aux jambes;
- 29 % des blessures avaient été subies à la partie abdominale et au dos (y compris les organes internes, clavicules, côtes et vertèbres).

ANNEXE I

PROGRAMME DE PROTECTION DES BASSINS HYDROGRAPHIQUES MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES GOUVERNEMENTS LOCAUX

Ce programme comporte trois principaux volets :

- Bassins hydrographiques désignés – soit les secteurs des bassins hydrographiques qui approvisionnent les systèmes d'approvisionnement municipal en eau de la province.
- Marge de retrait – secteur protégé autour de chaque bassin hydrographique désigné. Cette zone comprend le secteur au complet à l'intérieur de la limite de 75 mètres des rives de la plupart des cours d'eau à l'intérieur du bassin hydrographique.
- Décret de désignation de la marge de retrait des cours d'eau – définit les marges de retrait et les activités qui y sont permises.

La désignation de la marge de retrait des cours d'eau est rédigée de façon telle que tous les aménagements, les activités ou les choses non décrites sont interdits dans un secteur protégé.

QU'EST-CE QU'UN SECTEUR PROTÉGÉ

Le secteur protégé indiqué dans la désignation de la marge de retrait des cours d'eau est un secteur à l'intérieur d'une distance horizontale de 75 mètres de la rive du cours d'eau.

Ce secteur protégé permet d'empêcher la pénétration des sédiments, des polluants et des contaminants dans les rivières, les cours d'eau et les lacs situés dans le bassin hydrographique.

QUELS BIENS-FONDS SONT TOUCHÉS PAR LA DÉSIGNATION DE LA MARGE DE RETRAIT DES COURS D'EAU

Seuls les biens-fonds situés à l'intérieur d'un bassin hydrographique désigné dont la liste est fournie au tableau ci-annexé sont touchés par la désignation de la marge de retrait des cours d'eau.

Même si les cours d'eau englobent les lacs, les rivières et la plupart des ruisseaux dans un bassin hydrographique, les très petits ruisseaux saisonniers, les fossés et les terres humides ne sont pas nécessairement inclus. La marge de retrait de 75 mètres s'applique seulement aux cours d'eau qui sont indiqués de façon précise sur les plans figurant dans le registre général des secteurs protégés (marges de retrait) tenu au bureau du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux.

On peut se procurer des cartes indiquant les bassins hydrographiques désignés et les cours d'eau choisis du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux ou du bureau de la Corporation d'information géographique (Centre d'information foncière).

Liste des bassins hydrographiques désignés

Municipalité	Bassin hydrographique	
Baker Brook	A1	Bassin hydrographique du ruisseau à Zépherin
Bath	A2	Bassin hydrographique d'un affluent sans nom du fleuve Saint-Jean
Bathurst	A3	Bassin hydrographique du ruisseau Carters
	A4	Bassin hydrographique de la rivière Middle
Campbellton	A5	Bassin hydrographique du lac Prichard – lac Smith
Clair	A6	Bassin hydrographique du ruisseau Thompson
Dalhousie	A7	Bassin hydrographique de la rivière Charlo
Edmundston	A8	Bassin hydrographique du ruisseau à Blanchette
	A9	Bassin hydrographique de la rivière Iroquois
Eel River Crossing	A10	Bassin hydrographique de Eel River
Moncton	A11	Bassin hydrographique de Turtle Creek
	A12	Bassin hydrographique du réservoir du chemin McLaughlin
Perth-Andover	A13	Bassin hydrographique du ruisseau Huds
Petit-Rocher	A14	Bassin hydrographique de la rivière Nigadoo
Plaster Rock	A15	Bassin hydrographique de la rivière Tobique en aval de l'embouchure de Two Brooks
Riverside-Albert	A16	Bassin hydrographique de la rivière Arabian Vault
Rivière-Verte	A17	Bassin hydrographique de la rivière Verte en aval de l'embouche de la rivière Verte, section Little Forks
Rothesay	A18	Bassin hydrographique de Carpenter Pond
Sackville	A19	Bassin hydrographique du ruisseau Ogden Mill
Saint-Basile	A20	Bassin hydrographique de l'affluent sans nom du ruisseau des Smyth
Saint-François-de-Madawaska	A21	Bassin hydrographique de l'affluent sans nom du fleuve Saint-Jean
Saint-Hilaire	A22	Bassin hydrographique du ruisseau à Félix-Martin
Saint-Jacques	A23	Bassin hydrographique de la rivière à la Truite
	A24	Bassin hydrographique de l'affluent sans nom de la rivière Madawaska
Saint John	A25	Bassin hydrographique de Lock Lomond
	A26	Bassin hydrographique du East et West Musquash
	A27	Bassin hydrographique du lac Spruce
Saint-Quentin	A28	Bassin hydrographique du ruisseau Five Fingers
Saint Andrews	A29	Bassin hydrographique du lac Chamcook
St. Stephen	A30	Bassin hydrographique du ruisseau Dennis
Verret	A31	Bassin hydrographique du ruisseau Trois-Milles

QUELLES ACTIVITÉS SONT PERMISES

À condition que toutes les lois fédérales, provinciales et municipales applicables soient respectées, que les permis appropriés soient obtenus, que l'on fasse preuve d'attention et de soins à l'égard de la qualité de l'eau du bassin hydrographique et qu'aucun polluant ne soit ajouté à un cours d'eau, une municipalité, une personne ou une personne morale peut exercer les activités suivantes dans un secteur protégé (marge de retrait). (Tous les autres aménagements et activités sont interdits.) :

x. avoir accès à des fins de loisirs sportifs :

Ceux-ci comprennent l'étude de la faune, la chasse, la pêche, le piégeage, le canot en portage, le ski de fond et la raquette. La récolte de fruits sauvages sans machinerie motorisée est également permise;

y. conduire un véhicule motorisé sur les routes provinciales ouvertes à la circulation depuis le 8 novembre 1990;

z. procéder à l'arpentage et à l'installation de panneaux;

aa. effectuer des opérations d'urgence pour la santé, la sécurité ou le bien-être général du public;
ceci comprend la protection des ressources naturelles, le respect de la loi et les activités de recherche et de sauvetage;

bb. construire, entretenir, rénover ou agrandir une habitation unifamiliale :

Toutefois, ces résidences doivent avoir sur place des réseaux autonomes d'évacuation et d'épuration des eaux usées qui répondent aux normes du ministère de la Santé et des Services communautaires. Les bâtiments résidentiels existants **ne peuvent pas être convertis pour augmenter le nombre d'unités familiales.** Une habitation qui a été endommagée ou détruite, peut être rebâtie, après que le ministre en est avisé, si elle n'est pas plus près du cours d'eau que l'habitation originale et qu'aucun bâtiment supplémentaire n'est construit. Des mesures doivent être prises pour prévenir l'évacuation des sédiments dans le cours d'eau.

Exécuter l'entretien ordinaire des propriétés résidentielles. Des travaux supplémentaires d'aménagement paysager peuvent aussi être effectués à condition que l'aménagement soit à au moins 5 mètres des rives du cours d'eau et qu'aucun arbre ne soit coupé à moins de 15 mètres des rives du cours d'eau. L'aménagement paysager ne comprend pas les ouvrages principaux comme les garages, les piscines et les étangs. L'entretien ou l'amélioration des systèmes de fosses septiques existants sont également permis;

cc. sur les propriétés résidentielles seulement, enlever les arbres morts ou tombés à moins de 15 mètres des rives d'un cours d'eau;

1. **à moins d'un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, exécuter des activités de plantation d'arbres entre 30 et 75 mètres des rives d'un cours d'eau;**

2. **à une distance supérieure à un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, exécuter des activités de plantation d'arbres entre 15 et 75 mètres des rives d'un cours d'eau;**

dd. à un kilomètre au plus en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, faire une coupe sélective par des moyens mécaniques ou autres à moins de 30 à 75 mètres des rives d'un cours d'eau;

La coupe ne s'effectue qu'entre le 1er janvier et le 31 mars chaque année au sud du village de Bath; et uniquement entre le 1er novembre et le 31 mars de l'année suivante au nord du village de Bath. Pendant toute période de cinq ans, pas plus de 30 % des troncs, ou jusqu'à 30 % du volume des arbres, n'est coupé sur une propriété située à l'intérieur du secteur protégé.

1. **à plus d'un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, faire une coupe sélective par des moyens mécaniques ou autres à moins de 15 à 75 mètres d'un cours d'eau;**

La coupe de cette zone ne s'effectue qu'entre le 1er janvier et le 31 mars chaque année au sud du village de Bath; et uniquement entre le 1er novembre et le 31 mars de l'année suivante au nord

du village de Bath. Pendant toute période de cinq ans, pas plus de 30 % des troncs, ou jusqu'à 30 % du volume des arbres, n'est coupé sur une propriété, ou le volume des arbres est coupé conformément au plan de protection des forêts préparé par un forestier professionnel immatriculé.

« Coupe sélective » désigne une méthode de coupe des arbres qui permet :

a. **de maintenir un groupe d'arbres et d'autre végétation bien équilibrés,**

b. **de limiter la coupe à des arbres de 10 centimètres ou plus de diamètre à 1,36 mètre au-dessus du niveau du sol,**

c. **de ne faire que des ouvertures de 300 mètres carrés ou plus dans la voûte de la forêt.**

ee. à moins d'un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, exercer des activités agricoles existantes de 30 à 75 mètres des rives d'un cours d'eau;

Dans cette zone, le labourage ou le sarclage sont effectués en travers du versant, et ne doivent pas excéder les versants de cinq unités horizontales pour une unité verticale, sans compter les terrasses de déviation. Le ruissellement de surface venant de chaque champ ne s'écoule pas directement dans le cours d'eau, les champs utilisés pour le pâturage du bétail doivent être clôturés convenablement le long de la périphérie des 30 mètres de façon que le bétail ne puisse s'approcher à moins de 30 mètres du cours d'eau. La pratique des engrais verts ou l'intégration dans le sol des matières végétales vertes, autres que la récolte primaire, est obligatoire à l'intérieur de la zone, en plus de celle de la fumure organique.

1. **à une distance supérieure à un kilomètre en amont d'une prise d'approvsionnement en eau de surface, exercer des activités agricoles existantes entre 15 et 75 mètres des rives d'un cours d'eau;**

Dans cette zone, le labourage ou le sarclage sont effectués en travers du versant, et ne doivent pas excéder les versants de cinq unités horizontales pour une unité verticale, sans compter les terrasses de déviation. Le ruissellement de surface venant de chaque champ ne s'écoule pas directement dans le cours d'eau, les champs utilisés pour le pâturage du bétail doivent être clôturés convenablement le long de la périphérie des 30 mètres de façon que le bétail ne puisse s'approcher à moins de 15 mètres du cours d'eau. La pratique des engrais verts ou l'intégration dans le sol des matières végétales vertes, autres que la récolte primaire, est obligatoire, en plus de celle de la fumure inorganique.

2. **à une distance supérieure à un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, l'enlèvement du foin est autorisé jusqu'à cinq mètres des rives d'un cours d'eau;**

ff. à moins d'un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, vaporiser des pesticides entre 30 et 75 mètres des rives d'un cours d'eau;

La personne qui pulvérise des pesticides à l'intérieur du secteur doit être titulaire d'un certificat de catégorie B, niveau 4 ou de tout autre certificat approprié délivré sous le régime de la *Loi sur le contrôle des pesticides*.

1. **à une distance supérieure à un kilomètre en amont d'une prise d'approvisionnement en eau de surface, pulvériser des pesticides entre 15 et 75 mètres des rives d'un cours d'eau; la personne qui pulvérise les pesticides à l'intérieur du secteur doit être titulaire d'un permis de catégorie B, niveau 4 ou de tout autre certificat approprié délivré sous le régime de la *Loi sur le contrôle des pesticides*;**

gg. construire des chemins aux passages approuvés du cours d'eau à condition que les lignes directrices précisées dans la désignation de la marge de retrait des cours d'eau soient respectées;

Ces lignes directrices empêchent l'évacuation directe des sédiments dans le cours d'eau, grâce à des méthodes de construction particulières visant à limiter au minimum la perturbation du sol et à prévenir l'érosion;

Un passage du cours d'eau approuvé désigne le passage d'un cours d'eau qui a été approuvé par le ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux en vertu du Règlement sur la modification des cours d'eau;

hh. installer et faire fonctionner des postes de pompage électriques, à condition que ceux-ci respectent les normes précisées dans la désignation de la marge de retrait des cours d'eau;

ii. installer et faire fonctionner des pompes mécaniques à essence, à une distance de 30 à 75 mètres des rives d'un cours d'eau, à condition qu'elles soient conformes aux normes précisées dans la désignation de la marge de retrait des cours d'eau;

jj. entreprendre des travaux d'exploration ou de mise en valeur souterrains ou d'extraction de minéraux, si ces travaux sont effectués à une profondeur suffisante pour ne pas influencer le cours d'eau;

kk. utiliser des véhicules de plaisance motorisés aux passages approuvés du cours d'eau;

ll. utiliser les plages publiques existantes :

Celles-ci comprennent les plages sur les biens-fonds privés ou publics auxquels le grand public a accès pour la natation;

mm. utiliser des zones publiques existantes de lancement d'embarcation;

nn. construire et faire fonctionner des sous-stations, des stations terminales et toutes parties d'une ligne de transport aux passages approuvés du cours d'eau;

oo. entreprendre l'exploitation d'une érablière :

Toutefois, aucun équipement mécanique ni aucune activité de transformation de la sève ne doit se trouver à moins de 30 mètres du cours d'eau;

1. **mener des activités de protection des rives conformément à un permis délivré en vertu du Règlement sur la modification des cours d'eau;**

pp. entreprendre des activités d'exploration minière de surface, y compris l'établissement de quadrillage, la prospection générale, les travaux d'arpentage, les levés et la cartographie;

qq. construire et faire fonctionner les ouvrages de prise des émissions d'eau reliées à une installation commerciale d'aquaculture.

RESPECT DES DÉSIGNATIONS DE LA MARGE DE RETRAIT POUR LA MODIFICATION D'UN COURS D'EAU

Bien entendu, certains aménagements ou activités actuellement existants dans les marges de retrait de 75 mètres ne seront pas conformes aux conditions de la désignation de la marge de retrait des cours d'eau. La ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux a trois possibilités pour régler ces situations :

1. accorder une exemption aux conditions précises;
2. refuser une demande d'exemption;
3. acquérir la totalité ou une partie du terrain.

Toute personne qui possède ou qui aménage, construit, fait fonctionner ou entretient, dans un secteur protégé, une activité ou une chose qui est interdite, contrôlée, limitée ou autrement visée par la désignation de la marge de retrait des cours d'eau, et pense ne pas pouvoir respecter les conditions de la désignation de la marge de retrait des cours d'eau, doit demander une exemption à la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux par écrit.

ANNEXE J

STATISTIQUES SUR L'APPLICATION DES LOIS

Statistiques des forces policières de la province

Force policière	Année	Nombre de plaintes	Nature des plaintes
Saint John	1999 2000	74 30	Conduite sur la chaussée Conduite sur une propriété privée Conduite sur une propriété scolaire Conduite sur un terrain de jeu
Rothesay	1999 2000	28 46	Conduite sur la chaussée Conduite sur une propriété privée Conduite sur une propriété scolaire Conduite sur un terrain de jeu Sentiers pédestres et parcs
Miramichi	1999-2000	57	Utilisation non autorisée des véhicules tout-terrain sur les sentiers pédestres et dans les parcs
Edmundston	1999 2000	34 30	Deux accidents en 2000
Sackville		75-100 par année	Conduite sur la chaussée Conduite sur « Rails to trails » Dommages matériels Un accident grave en 1998
St. Stephen	1999 2000	13 13	Conduite sur la chaussée Acte d'intrusion sur un terrain privé
Woodstock	Janvier 1999 – Décembre 2000	40	Conduite sur le réseau Sentier NB Conduite sur la chaussée Accès à une propriété privée

Ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie

Infractions à la *Loi sur les véhicules tout-terrain* du 1er avril 2000 au 31 mars 2001

Région	Condamnations	Non résolues	Non traitées	Avertissements	Retrait	Total
1	12	7	4	118	4	145
2	2	1	0	57	0	60
3	0	1	9	165	0	175
4	1	0	5	117	0	123
5	5	2	1	149	0	157
Total	**20**	**11**	**19**	**606**	**4**	**660**

Division « J » de la GRC

Appels pour service (1) et frais *Loi sur les véhicules tout-terrain*

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nombre réel d'appels	793 (2)	624	702	955	1 360	1 617
Total des frais (3)	432	314	302	424	614	670
Nombre de personnes accusées	363 (4)	268	262	358	533	585
Véhicules tout-terrain	156	111	78	85	159	128
Motoneiges	44	13	25	24	9	10

D'après les rapports de district soumis pour la période allant de janvier à avril 2001, au moins 1 219 heures ont été consacrées à l'application de la *Loi sur les véhicules tout-terrain*. Au cours de cette période, plus de 2 000 motoneiges ont été vérifiées, 86 contraventions ont été remises pour infraction à la *Loi sur la procédure applicable aux infractions provinciales* et 143 avertissements ont été donnés. De plus, les personnes responsables de quatre entrées par effraction dans des camps/chalets ont été arrêtées et accusées, un véhicule tout-terrain volé a été recouvré et des patrouilles conjointes de la GRC et du MRNE ont été effectuées pour vérifier les camps et les vols de bois.

(1) Comprend les demandes de patrouilles, les plaintes et les accusations.

(2) On constate une augmentation de 103,9 % de 1995 à 2000 et de 159,1 % depuis 1996.

(3) Représentent les accusations portées en vertu de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour tous les types de véhicules tout-terrain. De 1995 à 2000, on constate une augmentation de 55,1 % du nombre d'accusations portées, et une augmentation de 113,4 % depuis 1996.

(4) Le nombre de personnes accusées a augmenté de 61,2 % de 1995 à 2000 et de 118,3 % depuis 1996.

ANNEXE K

COMPARAISON DES LOIS PROVINCIALES ET TERRITORIALES SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN[28]

Alberta	Off-Highway Vehicle Act
Columbie-Britannique	Motor Vehicle (All Terrain) Act
Manitoba	Loi sur les véhicules à caractère non routier
Nouveau-Brunswick	Loi sur les véhicules tout-terrain
Terre-Neuve	Motorized Snow Vehicles and All-Terrain Vehicles Act
Territoires du Nord-Ouest	All-Terrain Vehicles Act
Nouvelle-Écosse	Off-highway Vehicles Act
Nunavut	All-Terrain Vehicle Act[29]
Ontario	Loi sur les véhicules tout terrain
Île-du-Prince-Édouard	Off-Highway Vehicle Act
Québec	Loi sur les véhicules hors route
Saskatchewan	The All Ter :in Vehicles Act
Yukon	Motor Vehicles Act
Ville de Yellowknife	Arrêté sur les véhicules tout-terrain

DÉFINITION DE VTT

Alberta

Désigne un véhicule motorisé sur roues ou à chenilles conçu principalement pour les déplacements sur des surfaces non préparées comme des terrains marécageux et de campagne – ne comprend pas une motoneige, le matériel agricole ou de l'équipement de construction.

Colombie-Britannique

Désigne un véhicule mû par un moteur et pouvant circuler sur route ou hors route selon la définition de la loi intitulée *Highway Act* et conçu comme un véhicule tout-terrain conformément au règlement.

Manitoba

Désigne un véhicule à caractère non routier muni de trois pneus à basse pression ou plus, d'un siège conçu pour être enfourché par le conducteur du véhicule et d'un guidon pour diriger le véhicule.

Nouveau-Brunswick

Désigne tout véhicule à moteur conçu ou adapté pour l'usage hors route et s'entend également des motos hors routes, des autodunes, des motoneiges et des machines amphibies.

Terre-Neuve

Désigne tous les véhicules motorisés conçus et construits pour usage sur terre, mer, neige, glace, marais, terrains marécageux et autres terrains naturels, y compris les véhicules à quatre roues motrices ou à pneus à basse pression, les motocyclettes munies de pneus à basse pression et autres véhicules à deux roues, motoneiges, machines amphibies, véhicules à coussin d'air ou à effet de sol mais ne comprend pas un véhicule à moteur.

Territoires du Nord-Ouest

Désigne un véhicule motorisé sur roues, chenilles, skis, coussin d'air ou autre combinaison conçu pour le déplacement sur terre, mer, neige, glace, marais, marécages ou autre terrain naturel, et comprend un véhicule amphibie, une motoneige, un véhicule motorisé à trois roues, une bicyclette à pédale avec accessoire motorisé et tout autre véhicule prescrit devant être inclus.

Véhicule tout-terrain **spécial** désigne un véhicule tout-terrain à **trois ou quatre roues**.

Nouvelle-Écosse

Désigne une motoneige, un véhicule tout-terrain à trois ou quatre roues, une motocyclette, une mini-moto, un véhicule à quatre roues motrices ou à pneu à basse pression, un autodune ou un véhicule ou une catégorie de véhicules désignée comme des véhicules hors route conformément au règlement.

[28] *La plupart des lois sont tirées des sites Web des gouvernements provinciaux et territoriaux. Il ne s'agit pas nécessairement de la version officielle.*

[29] *Cette information est tirée d'un résumé de la loi du Nunavut intitulée All-Terrain Vehicle Act qui était accessible en ligne. Il ne s'agit pas de la version officielle.*

Nunavut

La présente Loi s'applique à tout véhicule motorisé sur roues, chenilles, skis ou coussins d'air conçus pour circuler sur terre, mer, neige ou glace et dont le poids est inférieur à 900 kilogrammes. La Loi s'applique également à l'intérieur et à l'extérieur des localités.

La Partie III de la Loi prévoit des règlements applicables aux VTT « spéciaux », ceux qui ont trois ou quatre roues. Pour les VTT spéciaux, les règles s'appliquent sur toutes les routes à l'intérieur et à l'extérieur des localités.

Ontario

Désigne un véhicule mû ou conduit autrement que par la force musculaire ou le vent, et conçu pour se déplacer soit sur trois roues au maximum, soit sur plus de trois roues et appartenant à une catégorie prescrite de véhicules.

Île-du Prince-Édouard

Désigne un véhicule motorisé sur roues ou chenilles conçu pour être utilisé surtout sur des surfaces non préparées comme les terrains marécageux et de campagne mais ne comprend pas une motoneige, le matériel agricole ou l'équipement de construction.

La définition d'un véhicule hors route comprend les véhicules tout-terrain.

Québec

La présente loi s'applique aux véhicules hors route suivants : motoneiges, véhicules tout-terrain motorisés munis d'un guidon et d'au moins deux roues qui peuvent être enfourchés et les autres véhicules motorisés destinés à circuler en dehors des chemins publics et prévus par règlement.

Saskatchewan

Désigne un véhicule autopropulsé conçu principalement pour le déplacement des personnes ou des biens sur des surfaces non préparées, et muni de roues au contact avec le sol ainsi qu'une motocyclette à usage restreint, une mini-moto et un vélo tout-terrain.

Ne comprend pas une voiturette de golf, une motoneige selon la définition de la loi intitulée *The Snowmobile Act*, un accessoire agricole ou une machine mobile spéciale tel qu'il est défini dans la loi intitulée *Highway Traffic Act*, ou tout autre véhicule devant être immatriculé conformément à la loi intitulée the *Highway Traffic Act*.

Yukon

La loi intitulée *Motor Vehicles Act* définit les types de véhicule suivants : véhicule à coussin d'air, véhicule utilitaire, cyclomoteur, motocyclette, véhicule à moteur, véhicule personnel, motoneige et véhicule mais ne comprend pas une définition des véhicules tout-terrain ou hors route.

Ville de Yelloknife

Désigne un véhicule motorisé sur roues, skis ou coussins d'air ou toute autre combinaison de ceux-ci, conçu pour les déplacements sur terre, mer, neige, glace, marais, marécage ou autre terrain naturel et comprend un véhicule amphibie, une motoneige, un véhicule motorisé sur trois roues ou plus, un vélo avec accessoire motorisé, une motocyclette, un cyclomoteur ou un scooter qui autrement ne peuvent être immatriculés comme une motocyclette conformément à la loi intitulée *Motor Vehicles Act* et tout autre véhicule prescrit devant être inclus.

CONDUITE SUR ROUTE

Alberta

Nul ne peut conduire un véhicule hors route sur un tronçon de route, sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la loi.

Colombie-Britannique

À moins de détenir un permis de conducteur valide délivré en vertu de la loi intitulée *Motor Vehicle Act*, nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain sur ou au travers une route comme il est indiqué dans la loi intitulée *Highway Act*, ou sur un tronçon de l'emprise d'une route, sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la loi.

Manitoba

Sauf autorisation en vertu d'une autre disposition de la loi ou des règlements, nul ne peut conduire un véhicule à caractère non routier sur ou au travers une chaussée ou l'accotement de celle-ci, sur ou au travers le milieu d'une route à chaussées séparées ou sur l'emprise d'un échangeur.

Nouveau-Brunswick

Sous réserve des règlements ou de tout arrêté municipal pris en vertu de l'article 37, nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain à l'intérieur de 7,5 mètres de la partie utilisée d'une route, sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la loi.

Terre-neuve

Sauf en conformité avec la présente Loi et les règlements, nul ne peut conduire un véhicule sur une route à moins de détenir un permis de conduire délivré en vertu de la loi intitulée *Highway Traffic Act* et, dans le cas d'une personne de moins de 19 ans, de souscrire une assurance pour la personne ou le véhicule conformément aux règlements.

Territoires du Nord-ouest

Nul propriétaire d'un véhicule tout-terrain ne doit autoriser une autre personne et nul ne doit conduire ou autrement avoir le contrôle d'un véhicule tout-terrain sur une route ou l'accotement d'un route **à l'extérieur d'une municipalité ou d'un secteur règlementé.**

Le paragraphe 3(1) établit les règles générales de conduite sur une route.

Nouvelle-Écosse

Sous réserve des dispositions du présent article ou de l'autorisation du ministre conformément à l'article 13, nul ne peut conduire un véhicule hors route sur une route, sur l'accotement de la chaussée d'une route ou au milieu d'une route.

Nunavut

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un VTT spécial sur une route.

Ontario

Cette Loi ne s'applique pas aux véhicules hors route conduits sur une route.

Île-du-Prince-Édouard

Nul ne doit conduire un véhicule hors route sur un tronçon d'une route sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la Loi.

Québec

Sur les terres du domaine public, la circulation des véhicules hors route est permise, sous réserve des conditions, restrictions et interdictions imposées.

Sur les chemins et les routes privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers, la circulation des véhicules hors route est permise. Toutefois, le propriétaire de la voie ou le responsable de son entretien peuvent soit l'interdire, soit la restreindre à certains types de véhicules hors route.

Sur les sentiers d'un club d'utilisateurs de véhicules hors route, la circulation des véhicules hors route est permise. Toutefois, le club peut soit l'interdire, soit la restreindre à certains types de véhicules.

La circulation des véhicules hors route est interdite sur un chemin public, à moins d'être autorisée en vertu d'une autre disposition de la loi.

Saskatchewan

Nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain sur la chaussée d'une route, sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la loi.

Ville de Yellowknife

L'arrêté établit les dispositions sur la conduite de véhicules tout-terrain sur une route.

ÂGE DU CONDUCTEUR

Alberta

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule hors route dans un lieu public à moins d'être supervisé par un adulte assis à ses côtés ou à proximité qui lui donne des directives.

Colombie-Britannique

Peut être prescrit par règlement.

Manitoba

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule à caractère non routier sauf si elle est sous la surveillance et si elle est accompagnée d'un parent ou d'une personne âgée de 18 ans ayant sur elle en tout temps une vue sans obstacle et autorisée par le parent.

Nouveau-Brunswick

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule tout-terrain sauf si elle est sous la surveillance et si elle est accompagnée d'une personne âgée de 19 ans ou plus ayant sur elle en tout temps une vue sans obstacle.

Terre-Neuve

À moins de dispositions contraires dans le règlement, nulle personne de moins de 16 ans ne peut conduire un véhicule à moins d'être accompagnée d'une personne âgée de 16 ans ou plus et si elle a moins de 19 ans, d'être bien assurée ou pour laquelle une assurance pertinente a été souscrite pour la conduite du véhicule conformément aux règlements.

Territoires du Nord-Ouest

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule tout-terrain spécial sur une route.

Nouvelle-Écosse

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule hors route et nulle personne qui est propriétaire ou responsable d'un véhicule hors route ne doit permettre à une personne de moins de 14 ans, de conduire le véhicule hors route, sauf

-un véhicule hors route peut être conduit par une personne âgée de 10 ans à 14 ans si le véhicule est conduit sur un terrain privé ou par un parent ou le tuteur de l'enfant, ou sur la propriété privée d'une autre personne si le parent ou le tuteur obtient l'autorisation pour l'enfant de conduire le véhicule hors route ou si la conduite est directement supervisée par une personne ayant atteint l'âge de la majorité

-un véhicule hors route peut être conduit par une personne âgée de moins de 10 ans selon les conditions susmentionnées.

Nunavut

Nulle personne de moins de 14 ans ne peut conduire un VTT spécial sur une route.

Ontario

Nul propriétaire d'un véhicule tout-terrain ne doit autoriser un enfant âgé de moins de 12 ans à conduire ce véhicule.

Le paragraphe ne s'applique pas si l'enfant conduit le véhicule soit sur un bien-fonds dont l'occupant est le propriétaire du véhicule; soit sous la surveillance étroite d'un adulte.

Île-du-Prince-Édouard

Peut être prescrit par règlement.

Québec

Tout conducteur de véhicule hors route doit être âgé d'au moins 14 ans.

S'il a moins de 16 ans, il doit être titulaire d'un certificat, obtenu d'un agent habilité par le gouvernement, attestant qu'il possède les aptitudes et les connaissances requises pour conduire un véhicule hors route.

Saskatchewan

Nulle personne de moins de 16 ans ne peut conduire un véhicule tout-terrain sauf s'il y est autorisé en vertu d'une autre disposition de la loi.

Ville de Yellowknife

Nulle personne âgée de moins de 14 ans ne peut conduire un véhicule tout-terrain dans la ville de Yellowknife.

ASSURANCES

Alberta

Un assureur qui émet une police pour un véhicule hors route doit aussi remettre une carte de responsabilité financière à chaque personne qui conduit habituellement le véhicule et pour chaque véhicule hors route pour lequel la police a été émise.

Colombie-Britannique

Si une personne présente une demande d'autorisation par écrit de conduire un véhicule tout-terrain ou une demande d'une immatriculation ou de transfert d'immatriculation de véhicules tout-terrain, la Insurance Corporation of British Columbia peut refuser de remettre le document demandé par le requérant si elle estime que le véhicule n'est pas assuré conformément à l'alinéa 7(2)(i) du règlement.

Manitoba

Un véhicule hors route autre que celui d'un concessionnaire ne doit pas être immatriculé tant que les primes d'assurance prévues dans le règlement établi en vertu de la loi intitulée Manitoba Public Insurance Corporation Act ont été versées pour l'assurance responsabilité contre les blessures corporelles ou le décès d'une ou de plusieurs personnes ou contre les pertes ou les dommages matériels causés par l'utilisation ou la conduite d'un véhicule hors route au moins au montant requis d'un propriétaire en vertu des règlements.

Nouveau-Brunswick

Nul propriétaire d'un véhicule tout-terrain ne peut conduire ou permettre qu'il soit conduit, sauf dans le cas d'une **motoneige** assurée par une police d'assurance responsabilité automobile.

Terre-Neuve

Nul ne peut conduire un véhicule, permettre ou autoriser qu'il soit conduit à moins que le véhicule soit immatriculé et que les exigences en matière d'assurance établies dans la présente Loi et les règlements sont respectées.

Territoires du Nord-Ouest

Nul ne doit stationner un véhicule tout-terrain spécial sur une route autre que dans un secteur privé qui est conçu et surtout utilisé pour le stationnement des véhicules, ou conduire un véhicule tout-terrain spécial sur une route à moins de détenir une police de responsabilité automobile valide pour le véhicule et qu'il présente un contrat qui assure le véhicule au moins jusqu'au montant requis par l'article 144 de la loi intitulée *Insurance Act*.

Nunavut

Tous les VTT spéciaux conduits sur une route doivent être munis d'une licence, d'une assurance et d'une immatriculation.

Ontario

Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain, à moins d'être assuré en vertu d'une police de responsabilité automobile conformément à la Loi sur les assurances.

Île-du-Prince-Édouard

Peut être prescrit par règlement.

Québec

Le propriétaire de tout véhicule hors route doit détenir un contrat d'assurance de responsabilité civile d'au moins 500 000 $ garantissant l'indemnisation d'un préjudice corporel ou matériel causé par ce véhicule.

Saskatchewan

Nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain sur une route, que ce soit la surface de roulement ou non, ou sur une terre publique à moins de détenir pour la conduite d'un véhicule tout-terrain, un contrat d'assurance automobile couvrant le propriétaire et toute personne qui conduit le véhicule d'un montant équivalent au moins à celui prévu pour la responsabilité imposée par la loi pour l'assuré nommé dans le contrat ou pour une autre personne pour pertes ou dommages dus à la propriété d'un véhicule tout-terrain et causant des blessures corporelles ou le décès d'une personne et des dommages matériels.

Ville de Yellowknife

Nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain dans les secteurs autorisés de la ville à moins de détenir une police d'assurance véhicule à moteur valide et une assurance responsabilité publique valide d'au moins 500 000 $ sur le véhicule tout-terrain.

ACTE D'INTRUSION

Alberta

Est coupable d'une infraction toute personne qui conduit un véhicule tout-terrain sans y apporter le soin et l'attention voulus ou sans tenir raisonnablement compte des autres personnes ou des biens.

Colombie-Britannique

Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain d'une manière négligente de façon à mettre en danger ou causer des blessures ou des dommages matériels... sur une propriété privée sans le consentement du propriétaire, du locataire ou de l'occupant.

Manitoba

Nul ne doit conduire un véhicule hors route sur un terrain privé sans le consentement exprès ou implicite du propriétaire ou de l'occupant du bien-fonds.

Nouveau-Brunswick

Nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain sans y apporter le soin et l'attention voulus ou sans tenir raisonnablement compte des personnes et des biens.

Terre-Neuve

Est coupable d'une infraction toute personne qui conduit un véhicule sans le soin et l'attention voulus, sans tenir compte raisonnablement des personnes ou des biens, ou avec facultés affaiblies par l'alcool, les narcotiques ou les drogues.

Nouvelle-Écosse

Nul ne doit conduire un véhicule hors route sur un trottoir, une passerelle, un terrain d'une école, une voie de service public, un terrain cultivé, une terre forestière privée, un cours d'eau, un terrain de camping, un terrain de golf, un parc, un terrain de jeux, une plage, une dune de sable ou toute autre propriété privée, sans l'autorisation du propriétaire ou de l'occupant.

Île-du-Prince-Édouard

Est coupable d'une infraction toute personne qui conduit un véhicule hors route sans le soin et l'attention voulus ou sans tenir compte raisonnablement des autres personnes ou biens.

Québec

Ailleurs sur les terres du domaine privé, la circulation des véhicules hors route est subordonnée à l'autorisation expresse du propriétaire ou du locataire.

Saskatchewan

Nul ne peut conduire un véhicule tout-terrain sur une terre privée dont il ou un membre de sa famille immédiate n'est pas propriétaire ou occupant ou sur une terre de la Couronne utilisée ou occupée autrement par quelqu'un d'autre que la Couronne sans l'autorisation du propriétaire ou de l'occupant du terrain.

Ville de Yellowknife

Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain sur un bien-fonds privé sans avoir d'abord obtenu le consentement du propriétaire.

ANNEXE L

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES GOUVERNEMENTS LOCAUX

TYPE DE PROJET DEVANT ÊTRE ENREGISTRÉ

Les types d'ouvrage proposés qui doivent être enregistrés sont indiqués à l'Annexe A du règlement (voir ci-dessous). Il faut aussi enregistrer tout projet qui comporte la modification, le prolongement, la remise en état, l'abandon ou la démolition d'un ouvrage achevé avant l'entrée en vigueur du règlement.

SOMMAIRE DU PROCESSUS

Avant le début des travaux du projet, la proposition doit être enregistrée auprès de la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux sur un formulaire du ministère. Le projet est alors étudié pour déterminer si une EIE est nécessaire. Dans certains cas, la ministre peut demander plus d'information du promoteur avant de déterminer si une EIE est nécessaire pour l'ouvrage proposé.

Une fois l'information suffisante concernant la proposition reçue, une période maximale de 30 jours est prévue pour l'examen de la documentation afin d'évaluer les enjeux environnementaux relatifs au projet. Si une EIE n'est pas nécessaire, la ministre avisera le promoteur que l'ouvrage peut être construit, sous réserve des modalités et conditions qu'elle établit.

Si la ministre détermine qu'une EIE est nécessaire, le promoteur devra effectuer une étude d'impact sur l'environnement avant d'entreprendre les travaux. La première exigence la plus importante du Règlement sur les études d'impact sur l'environnement est d'enregistrer officiellement les détails de la proposition auprès de la ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux.

ANNEXE A - OUVRAGES

a. toute extraction ou tout traitement commerciaux d'un minéral suivant la définition de la *Loi sur les mines*;

b. toutes centrales d'énergie électrique comportant un taux de production d'au moins trois mégawatts;

c. tous réservoirs d'eau d'une capacité de plus de dix millions de mètres cubes;

d. toutes lignes de transmission d'énergie électrique d'une capacité de plus de soixante-neuf mille volts ou de cinq kilomètres de long;

e. toutes lignes de communications de transmission d'énergie électrique de plus de cinq kilomètres de long;

f. toute extraction commerciale ou tout traitement de matériaux combustibles qui produisent de l'énergie, à l'exception du bois de chauffage;

g. tous forages ou toutes extractions en mer de pétrole, d'huile, de gaz naturels ou de minéraux;

h. tous pipelines de plus de cinq kilomètres de long, à l'exception de ceux transportant de l'eau, de la vapeur ou des eaux usées domestiques;

i. toutes levées et tous ponts à travées multiples;

j. tous projets majeurs de routes comprenant, soit une longueur significative de nouvel alignement de route, soit un terrassement majeur, soit un élargissement majeur de routes résultant en un changement dans la classification ou dans l'usage projetés;

k. toutes installations visant la transformation ou le traitement commercial de ressources en bois autre que du bois de chauffage à l'exception des sucreries d'érablières, des usines de bardeau et des scies mécaniques ayant une production annuelle de moins de cent mille pieds-planches;

l. tous programmes ou projets commerciaux d'introduction au Nouveau-Brunswick de plantes ou d'espèces animales exotiques;

m. toutes installations ou tous systèmes d'élimination des déchets;

1. toute élimination, destruction, recyclage,

transformation ou stockage de déchets qui proviennent de l'extérieur du Nouveau-Brunswick et toutes installations ou systèmes servant à l'élimination, à la destruction, au recyclage, à la transformation ou au stockage de tels déchets;

n. toutes installations d'élimination ou de traitement des eaux usées à l'exception des installations domestiques ou sur place;

o. tous parcs provinciaux ou nationaux;

p. tous développements récréatifs ou touristiques importants, y compris les développements consistant à changer l'usage d'un terrain afin de pouvoir l'utiliser à des fins récréatives ou touristiques;

q. toutes installations portuaires, tous chemins de fer ou aéroports;

r. tous projets comprenant le transfert d'eau entre bassins hydrographiques;

s. tous travaux hydrauliques comprenant une capacité de plus de cinquante mètres cubes d'eau par jour;

t. tout aménagement résidentiel important en dehors des régions constituées en corporation;

u. toutes entreprises, toutes activités, tous projets, toutes structures, tous travaux ou tous programmes touchant tout aspect unique ou rare de l'environnement ou dont la survie est en danger;

v. toutes entreprises, toutes activités, tous projets, toutes structures, tous travaux ou tous programmes touchant deux hectares au moins de marais, de marécages ou autres bas-fonds;

w. tous équipements de traitement de matériels radioactifs.

GUIDE D'ENREGISTREMENT

Conformément au paragraphe 5(2) du Règlement sur les études d'impact sur l'environnement établi en vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*, le guide décrit la nature des renseignements requis pour enregistrer un projet et l'ordre dans lequel ils doivent apparaître. Le promoteur doit suivre le format du guide pour fournir tous les renseignements requis. Il faut, dans la mesure du possible, fournir des descriptions exactes et détaillées de l'emplacement du projet, des activités et des effets possibles. Il faut fournir des indications cartographiques précises du lieu, des ouvrages et des caractéristiques physiques, à l'aide de diagrammes à une échelle adéquate.

NOM DE L'OUVRAGE PROJETÉ :

PROMOTEUR :

i. Nom du promoteur :

ii. Adresse :

iii. Chef de la direction :

Nom :
Titre officiel :
N° de téléphone :

iv. Personne-ressource principale aux fins de l'étude d'impact sur l'environnement :

OUVRAGE

i. Nature de l'ouvrage :

ii. Objectif, principes et nécessité de l'ouvrage :

DESCRIPTION DE L'OUVRAGE

Aux questions i, ii, iii et iv ci-dessous, le promoteur donne tous les renseignements relatifs au site choisi pour l'ouvrage, à la conception de celui-ci, etc. Il donne en outre des renseignements supplémentaires sur toute solution de rechange qui est envisagée ou qui a été envisagée puis rejetée, mais qui peut toujours être considérée comme viable. Un bref aperçu des raisons qui ont motivé le rejet de ces solutions doit être inclus.

i. Lieu géographique :

- Description écrite du site proposé, y compris ses limites, si possible.
- Joindre une carte à grande échelle (de préférence 1:12 500, 1:50 000 acceptable) originale ou des photos aériennes récentes permettant de situer avec précision le lieu choisi par rapport aux localités avoisinantes et aux voies de transport, et illustrant la route d'accès proposée. L'édition appropriée du National Topographic Survey devrait être accolée à la (aux) carte(s).

ii. Caractéristiques physiques :

- Mentionner les principales caractéristiques physiques de l'ouvrage, par exemple gros édifices, autres structures importantes, routes, pipelines, lignes de transmission, installations de transport maritime, etc.;
- Indiquer la zone touchée par l'ouvrage, p. ex. description de l'environnement local, y compris la topographie, l'utilisation des terres adjacentes, les cours d'eau;
- Joindre un croquis illustrant les installations une fois terminées, si disponible.

iii. Travaux de construction (s'il y a lieu) :

- Méthodes de construction.
- Indiquer la durée totale approximative des travaux de construction (si les travaux doivent se faire par étape, énumérer les étapes et indiquer la durée approximative de chacune).
- Indiquer la date prévue de la première activité de construction réelle sur le site.
- Mentionner toutes sources potentielles de pollution pendant les travaux, y compris les émanations gazeuses, les déversements liquides et les déchets solides.

iv. Exploitation :

- Décrire de quel type d'exploitation il s'agit.
- Indiquer la période prévue d'exploitation.
- Mentionner toute source potentielle de pollution pendant la période d'exploitation, y compris les émanations gazeuses, les déversements liquides et les déchets solides.

v. Documents relatifs à l'ouvrage :

- Fournir une bibliographie de tous les documents relatifs au projet déjà rédigé par ou pour le promoteur.
- Fournir un exemplaire de tout rapport sur des travaux de nature environnementale déjà effectués par ou pour le promoteur.

ANNEXE M

PROGRAMME DE PERMIS EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LA MODIFICATION DES COURS D'EAU

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES GOUVERNEMENTS LOCAUX

QUAND OBTENIR UN PERMIS :

Un permis de modification d'un cours d'eau est exigé pour les activités suivantes :

- Construction d'ouvrages sur ou dans le cours d'eau, tels que murs de soutènement, brise-lames, ponts, ponceaux ou quais.
- Installation ou modification d'un barrage ou autre ouvrage de régularisation du niveau d'eau, ou installation ou modification du passage d'un pipeline.
- Travaux de réparation d'un ouvrage existant sur un cours d'eau ou près d'un cours d'eau qui modifient la dimension, la forme, les matériaux ou l'alignement de l'ouvrage, ou qui comportent des travaux de construction ou d'excavation. Ces activités comprennent la construction ou l'entretien d'un fossé de drainage ou d'une chaussée à moins de 30 mètres d'un cours d'eau.
- Conduite ou exploitation d'une machinerie sur le lit d'un cours d'eau, ou exploitation de machinerie lourde à moins de 30 mètres de ses rives.
- Perturbation du sol à moins de 30 mètres des rives d'un cours d'eau.
- Enlèvement de la végétation de la rive ou du lit d'un cours d'eau, ou récolte des arbres à moins de 30 mètres de ses rives.
- Dépôt ou enlèvement de tout matériau tel que remblai, sable, boue, gravier, roches, débris, etc. d'un cours d'eau ou du terrain situé à moins de 30 mètres d'un cours d'eau.
- Drainage, pompage ou autre type d'extraction d'eau d'un cours d'eau.
- Création ou modification d'un étang relié à un cours d'eau, ou situé à moins de 30 mètres d'un cours d'eau.

TYPES DE PERMIS

Le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux délivre deux types de permis de modification d'un cours d'eau : le « permis ordinaire » et le « permis provisoire ». Le permis ordinaire s'applique aux projets qui sont d'une envergure suffisante pour comprendre des travaux de conception ou d'étude par un ingénieur. Ces projets peuvent inclure par exemple les ponts, les barrages ou l'installation de gros ponceaux. Le permis provisoire s'applique aux projets de moins grande envergure tels que l'aménagement paysager ou l'enlèvement de la végétation.

COMMENT PRÉSENTER UNE DEMANDE DE PERMIS :

Lorsqu'on demande un permis, il faut décrire le projet. La description devrait inclure le plan et l'emplacement du projet, et indiquer comment les travaux seront entrepris. Le personnel du Ministère examinera l'information et indiquera au requérant la façon la plus appropriée d'exécuter les travaux pour limiter au minimum les effets sur le cours d'eau.

On peut se procurer des formulaires de demande de permis à tous les bureaux du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux, et à tous les centres de Services Nouveau-Brunswick. Le personnel du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux est disponible pour fournir des conseils sur la façon de remplir le formulaire de demande. Dans la plupart des cas, il faudra annexer à la demande une carte de la région et un croquis du plan des travaux proposés.

QUAND LE PERMIS SERA-T-IL DÉLIVRÉ :

Même si un petit projet sera approuvé assez rapidement, ceux de plus grande envergure peuvent exiger jusqu'à deux mois. Certains projets de plus grande envergure exigent une consultation auprès de différents ministères comme le ministère des Pêches et des Océans ou le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie du Nouveau-Brunswick.

COMMENT LE RÈGLEMENT EST-IL APPLIQUÉ :

Le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux effectue des inspections périodiques des sites des travaux de modification d'un cours d'eau pour s'assurer que seuls les travaux décrits dans le permis de modification d'un cours d'eau sont effectués selon les conditions précisées.

Si les conditions du permis ne sont pas respectées ou si les travaux sont effectués sans permis, le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux peut rendre une ordonnance d'arrêt des travaux ou une ordonnance d'enlèvement ou de réparation des travaux effectués.

Enfin, des procédures judiciaires peuvent être entamées contre quiconque enfreint la Loi, le Règlement ou les ordonnances ministérielles. Une personne déclarée coupable d'une infraction au Règlement est passible d'une amende maximale de 50 000 $, et les sociétés, d'une amende maximale de 1 000 000 $.

ANNEXE N

REGROUPEMENT DES RECOMMANDATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN

Sécurité publique

1. Tous les véhicules tout-terrain sont considérés comme des véhicules motorisés et dans la même catégorie que les motocyclettes et les véhicules à moteur.
2. Afin que les véhicules tout-terrain soient utilisés de façon responsable, toute personne conduisant un véhicule tout-terrain doit posséder un permis de conduire.
3. Nul ne doit recevoir un permis de conduire un véhicule tout-terrain à moins d'avoir suivi un programme de démonstration des compétences, de formation en sécurité des véhicules, réussi à un examen des aptitudes et des compétences et autrement respecté les modalités établies par le registraire.
4. Nulle personne âgée de moins de seize (16) ans ne doit conduire un véhicule hors route au Nouveau-Brunswick, à n'importe quel moment ou dans n'importe quelles circonstances.
5. Il est interdit de conduire un véhicule tout-terrain, à moins que ce véhicule soit couvert par une assurance responsabilité civile et contre les dommages matériels. Une preuve d'assurance est exigée pour l'immatriculation d'un véhicule tout-terrain.
6. Nulle personne ne doit conduire un véhicule tout-terrain à moins que ce véhicule soit immatriculé, et que les plaques d'immatriculation soient bien fixées au véhicule.
7. Les plaques d'immatriculation des véhicules tout-terrain doivent être affichées de façon évidente sur l'avant et l'arrière du véhicule et des collants de grandeur semblable doivent être affichés des deux côtés de la partie avant des motoneiges.
8. Les plaques d'immatriculation et les collants doivent être semblables aux plaques d'immatriculation utilisées sur tous les autres véhicules à moteur, mais la dimension des plaques doit être augmentée.
9. Les plaques d'immatriculation doivent être propres, non pliées et non modifiées et en bon état lorsqu'un véhicule tout-terrain est conduit.
10. Ne peut être transporté sur un véhicule tout-terrain en mouvement plus d'un passager ou d'un occupant dans la province du Nouveau-Brunswick à moins :
    a) que le véhicule soit conçu et équipé par le fabricant pour transporter plus d'une personne;
    b) que la personne autre que le conducteur soit assise sur un siège fixé au véhicule et conçu pour transporter un passager (règlement de Terre-Neuve).
11. Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain à moins que ce véhicule soit muni de phares et de feux arrières adéquats.
12. Les silencieux et les pare-étincelles doivent être obligatoires sur tous les véhicules motorisés utilisés hors route.
13. Tous les véhicules motorisés utilisés hors route doivent être munis de dispositifs antipollution atmosphérique qui répondent aux normes établies pour les automobiles.
14. Il faut établir un comité de sécurité des véhicules tout-terrain qui serait chargé d'élaborer, de revoir et de mettre en œuvre des programmes de formation et de sécurité susceptibles de réduire les accidents et les mortalités.

Législation

1. Il faut présenter des lois distinctes sur les véhicules hors route, les motoneiges et Sentier Nouveau-Brunswick.
2. Il faut imposer des pénalités obligatoires sévères pour les infractions graves comme le défaut d'arrêter, la conduite dangereuse, le transport de mineurs qui ne portent pas de casque, les limites de vitesse, les pénalités administratives établissant le lien entre les violations commises par la conduite d'un véhicule tout-terrain et les dispositions de la *Loi sur les véhicules à moteur* concernant la conduite en état d'ébriété.
3. Des pénalités sévères devraient être imposées pour la conduite d'un véhicule tout-terrain dans une zone interdite et pour les infractions à la législation sur les espèces menacées

d'extinction. Les pénalités devraient comprendre des amendes importantes, la perte du permis de conduire et la saisie du véhicule.

4. Il faut envisager d'imposer des pénalités sévères à tout conducteur qui utilise un véhicule tout-terrain pour molester ou chasser le gibier afin de protéger l'habitat de toutes les espèces.

5. Les dispositions concernant les actes d'intrusion sur les terres côtières devraient être resserrées afin de protéger les plages, les dunes, les marais côtiers et les plate-formes rocheuses.

6. Une infraction commise pendant la conduite d'un véhicule tout-terrain doit être considérée comme une infraction à la *Loi sur les véhicules à moteur* et comporter des pénalités adéquates.

7. Toute personne déclarée coupable de possession de drogue ou d'alcool ou de conduite en état d'ébriété ou sous l'influence des drogues (illicites ou prescrites), devrait voir son permis de conduire d'un véhicule tout-terrain suspendu tout comme si elle était déclarée coupable d'une même infraction pendant la conduite de son véhicule à moteur.

8. Différentes dispositions de peine supplémentaire doivent être adoptées dans la *Loi sur les véhicules tout-terrain* ou la *Loi sur les actes d'intrusion* comme suit : En imposant une pénalité à une personne déclarée coupable d'une infraction à la *Loi sur les véhicules tout-terrain* ou à la *Loi sur les actes d'intrusion* ou aux règlements, un juge peut, après avoir tenu compte de la nature de l'infraction et des circonstances entourant l'infraction, en plus de toute autre pénalité qui peut être imposée, rendre une ordonnance enjoignant la personne d'exécuter une ou plusieurs des mesures suivantes :

   a) s'abstenir de faire quoi que ce soit qui pourrait mener à la poursuite ou à la répétition de l'infraction,

   b) prendre une mesure que le juge considère comme appropriée pour réparer le tort causé à une espèce de poisson, de la faune ou de la flore, ou à son habitat, qui a résulté ou qui peut résulter de l'acte ou de l'omission qui constitue l'infraction,

   c) rendre un service communautaire,

   d) verser une somme pour promouvoir la gestion et le contrôle adéquats ou la conservation et la protection du poisson, de la faune, de la flore ou de son habitat,

   e) déposer une caution ou verser de l'argent à la cour selon une somme qui assurera la conformité à une ordonnance rendue en vertu de cette partie, ou

   f) se conformer à toute autre directive ou condition considérée comme appropriée par le juge dans les circonstances.

Lorsqu'un juge rend, en vertu du paragraphe (1)(d), une ordonnance enjoignant une personne de verser une somme d'argent, cette somme doit être déposée au crédit du Fonds environnemental (ou du Fonds en fiducie pour la faune).

9. Il faut modifier la *Loi sur les actes d'intrusion* et définir le terme « route » et « intérêt » pour s'assurer que les agents d'application de la loi et le public comprennent que la circulation des véhicules est en fait permise par la loi.

10. Il faut modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* et la nommer *Loi sur les véhicules hors route* et remplacer toutes les références à « véhicule tout-terrain » par « véhicule hors route ».

11. Il faut ajouter une nouvelle définition d'un « véhicule tout-terrain » :

> « véhicule tout-terrain – désigne un véhicule motorisé dont le poids net est de 650 livres ou moins, et dont la largeur est de 48 pouces ou moins, qui est muni d'un siège conçu pour être enfourché par le conducteur et qui est conçu pour circuler sur trois pneus ou plus à basse pression. Un pneu à basse pression est un pneu d'une largeur minimum de six pouces, conçu pour être monté sur une jante d'un diamètre maximum de douze pouces et pour une pression d'exploitation ne devant pas dépasser six livres par pouce carré selon la recommandation du fabricant ».

12. Il faut modifier les articles, paragraphes et alinéas 3(1) (c), 3(2) (b), 3(7), 24(1)(d), 25(1)(b)(iv), 31.1 et 35(b) de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en ajoutant après le mot « motoneige » les mots « véhicule tout-terrain ».

13. Il faut modifier les paragraphes 3(4) et 3(5) en ajoutant après le mot « motoneige » les mots « véhicule tout-terrain ».

14. Il faut modifier l'article 17 de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* comme suit : ajouter une virgule après chaussée à la troisième ligne et supprimer les mots « et une personne de quatorze ans ou plus peut en conduisant un véhicule tout-terrain traverser une chaussée qui ne soit pas une route de grande communication ou une route collectrice ».

15. Il faut modifier l'article 18(1) de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en supprimant les mots « de seize ans ou plus » et en les remplaçant par « de seize ans ou plus et possédant un permis de conduire valide ».

16. Il faut modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en supprimant l'article 19.

17. Il faut modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en supprimant l'article 19.1.

18. Il faut modifier le paragraphe 24(1) de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en ajoutant un nouveau paragraphe (e) qui se lit comme suit : « (e) produire une preuve de l'autorisation écrite de conduire un véhicule tout-terrain sur le bien-fonds public ou privé ».

19. Il faut modifier l'article 16 pour permettre aux véhicules tout-terrain de circuler plus près de la chaussée, mais ce droit se limite à la propriété de quelqu'un. Cela permet de nettoyer les entrées de cour après les tempêtes de neige puisque de nombreuses personnes utilisent leurs quatre roues pour déneiger. Certaines personnes utilisent aussi ces véhicules pour tondre leur gazon.

20. Il faut modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* en supprimant le paragraphe 17(b). Il est probablement plus dangereux de permettre aux passagers de traverser à pied que de leur permettre de traverser en conduisant le véhicule. Pour les plus jeunes, les plus âgés ou les personnes ayant des handicaps, il peut s'avérer difficile de descendre du véhicule et de traverser à pied. Si on choisissait de supprimer cette partie de la Loi, ceux qui pensent qu'il est plus sécuritaire de traverser à pied pourraient encore le faire.

21. La recommandation 8(f) du Rapport du Groupe de travail sur le vol de bois : modifier la *Loi sur les véhicules tout-terrain* pour y édicter que le fait d'utiliser un véhicule tout-terrain sur des terres privées sans l'autorisation du propriétaire constitue une infraction.

22. Nulle personne âgée de seize (16) ans ou plus ne doit conduire un véhicule hors route dans la province à moins de répondre à une des conditions suivantes :

    a) la personne conduit le véhicule dans le cadre d'un programme de formation, d'éducation et d'aptitudes en sécurité des véhicules et est sous la surveillance directe d'un instructeur certifié de conduite des véhicules hors route;

    b) la personne est titulaire d'un permis de conduire valide et durable délivré par la province en vertu de la *Loi sur les véhicules à moteur*, ou en vertu de l'autorisation d'une autre province ou d'un État américain; pourvu toutefois qu'un permis de conduire délivré sur l'autorisation d'une autre province ou d'un État américain soit uniquement valide dans la province si le registraire des véhicules à moteur a attesté déjà que les exigences relatives au permis de ladite province ou de l'État sont substantiellement comparables à celles du Nouveau-Brunswick.

23. Chaque véhicule hors route conduit au Nouveau-Brunswick doit être muni d'un silencieux qui confond de façon efficace le bruit de l'échappement et le bruit du moteur de façon à exclure tout bruit excessif à un niveau de 82 décibels ou moins sur l'échelle « A » à 50 pieds selon les modalités d'essai établies par l'autorité de réglementation.

24. Un propriétaire d'un véhicule hors route, une personne qui fournit ou donne un véhicule hors route à une personne et un parent ou un tuteur responsable d'un mineur âgé de moins de dix-neuf (19) ans sont conjointement et individuellement responsables, avec le conducteur, de tout dommage causé à la suite de la conduite du véhicule ou par cette personne mineure lors de la conduite d'un véhicule hors route.

25. Si un conducteur habite avec le propriétaire, est membre de sa famille ou est embauché par

celui-ci, le propriétaire est réputé avoir autorisé le conducteur à conduire le véhicule hors route.

26. Si une personne subit une perte ou des dommages à la suite de l'utilisation ou de la conduite d'un véhicule tout-terrain, c'est le propriétaire ou le conducteur qui a le fardeau de prouver que la perte ou les dommages ne sont pas survenus entièrement ou uniquement en raison de la négligence ou de la mauvaise conduite du conducteur.

27. Toute personne qui possède un véhicule hors route est coupable d'avoir illégalement permis la conduite d'un véhicule hors route si ce véhicule est conduit par une autre personne en contravention à un article de la présente Loi. Une personne est coupable d'avoir permis illégalement la conduite d'un véhicule tout-terrain si elle est le parent ou le tuteur responsable d'un mineur âgé de moins de dix-neuf (19) ans qui conduit un véhicule hors route en violation de la présente loi.

28. Un conducteur d'un véhicule hors route doit immédiatement, après qu'un agent d'application de la loi lui a signalé ou demandé de s'arrêter, arrêter le véhicule et ne pas avancer avant que l'agent de l'application de la loi lui dise d'avancer.

29. Commet une infraction tout conducteur à qui un agent d'application de la loi signale ou demande d'arrêter son véhicule, qui omet d'arrêter et continue intentionnellement d'éviter un agent d'application de la loi qui est reconnaissable en tant que tel.

30. Lorsqu'il est présumé qu'une infraction a été commise relativement à la conduite d'un véhicule hors route, le propriétaire du véhicule doit à la demande du registraire ou d'un agent de la paix fournir dans les vingt-quatre heures le nom et l'adresse de la personne conduisant ce véhicule au moment de l'infraction alléguée, et à défaut d'obtempérer à cette demande, il est coupable d'une infraction à moins qu'il établisse que le véhicule hors route était conduit sans sa connaissance ou son consentement par une personne dont il ignorait l'identité.

31. Un agent de la paix peut immédiatement saisir un véhicule hors route conduit en violation de cette Loi. Le véhicule saisi doit être entreposé par l'organisme d'application de la loi pertinent en attendant que le propriétaire soit identifié et reçoive un avis de cette saisie. L'organisme d'application de la loi n'est pas responsable des dommages causés par la suite de la présentation d'un nom ou d'une adresse erroné d'un tel propriétaire. Le propriétaire du « véhicule hors route » utilisé en contravention à cette Loi peut reprendre ce véhicule en présentant une preuve satisfaisante de propriété et en payant les frais prescrits.

(Nota : Les frais de reprise comprennent tous les coûts engagés pour l'application de la loi en vue de l'enlèvement des machines des conducteurs des régions éloignées.)

(Nota : Lorsqu'on a eu recours à cette méthode pour se protéger contre les dommages causés par l'utilisation illégale accrue des véhicules tout-terrain, la saisie et la perception des frais de reprise ont servi de facteur dissuasif d'une telle utilisation.)

32. Une organisation commerciale, y compris mais non exclusivement une personne, un concessionnaire, une société, une association non constituée, une entreprise individuelle, une société de personnes, une coentreprise, une société par actions à responsabilité illimitée ou autre entité, de quelque genre que ce soit, qui vend ou offre en vente un « véhicule hors route » à une personne, dans la province du Nouveau-Brunswick, contre une rémunération, doit divulguer par écrit les restrictions énoncées dans les articles – et - en affichant de façon bien visible un énoncé de ces restrictions à chaque point de vente (en majuscules d'une hauteur d'au moins cinq centimètres sur un fond contrastant). L'acheteur doit recevoir une copie écrite de cet énoncé de la part du vendeur à la conclusion de l'achat du véhicule. Cet énoncé doit se lire comme suit :

IL EST ILLÉGAL DE CONDUIRE UN VÉHICULE HORS ROUTE SUR UN BIEN-FONDS PUBLIC OU PRIVÉ AU NOUVEAU-BRUNSWICK. IL FAUT OBTENIR LE CONSENTEMENT ÉCRIT DU PROPRIÉTAIRE FONCIER.

Nota : Cet avis doit inclure les restrictions supplémentaires qui devraient être fournies à l'acheteur dans un langage très simple et très compréhensible.

RÉSEAU DE SENTIERS

1. La Fédération des véhicules tout-terrain doit établir une politique uniforme concernant le protocole et la méthode relative à la planification des sentiers, aux activités d'aménagement et d'entretien en particulier en ce qui concerne : les bassins hydrographiques de surface désignés et l'approvisionnement en eau potable des champs de captage, les études d'impact sur l'environnement, les permis de modification d'un cours d'eau, l'étude et la planification des terres de la Couronne pour les ouvrages et l'obligation de tous les groupes d'utilisateurs de VTT d'utiliser ces outils dans leurs opérations locales. Ces mesures assureront que les habitats environnementalement sensibles sont évités et que des permis sont obtenus pour traverser les cours d'eau à des endroits désignés.

2. Les sentiers doivent être approuvés de façon conforme en ce qui a trait à la sécurité, à la responsabilité, à l'environnement, aux ressources piscicoles et fauniques, aux propriétaires fonciers adjacents, à l'impact sur l'accès du grand public, aux réclamations et aux engagements actuels et aux effets possibles sur l'utilisation des terres de la Couronne.

3. La Fédération des véhicules tout-terrain et tous les clubs locaux ou groupes affiliés doivent établir une politique qui consiste à soumettre des plans d'aménagement des réseaux de sentiers et d'infrastructure connexe au ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux et aux Commissions de district d'aménagement pour étude aux premières étapes ou lors de l'élaboration du concept pour s'assurer que le meilleur itinéraire est utilisé et toutes les exigences réglementaires formelles nécessaires pour l'ouvrage sont respectées.

4. Il faut dresser un plan d'action sur l'utilisation des terres par les véhicules tout-terrain sur les terres de la Couronne qui explique précisément :

   a) Quand la circulation des véhicules tout-terrain est permise (saison de l'année)

   b) Quand la circulation des véhicules tout-terrain est permise (régions désignées).

5. Il faut établir un seul réseau de sentiers dans la province qui est construit de façon à ce que tous les utilisateurs puissent jouir d'un environnement convivial et sécuritaire.

6. Il faut songer au concept des sentiers partagés pour les véhicules tout-terrain, les motoneiges et autres véhicules hors route. Cette mesure atténuerait la pression exercée sur les terres de la Couronne et les terres franches qui sont limitées. Un seul réseau de sentiers pour tous les véhicules motorisés à des fins de loisirs réduirait l'impact environnemental et faciliterait l'application de la loi. Il serait peut-être plus acceptable pour les propriétaires fonciers d'avoir un sentier plutôt que deux.

7. Il faut continuer de réserver Sentier NB Trail pour les loisirs non motorisés surtout près des zones peuplées.

8. Nul ne doit conduire un véhicule hors route, sur des terres qui n'appartiennent pas au conducteur ou au propriétaire du véhicule ou sur un sentier ou un chemin non routier qui est limité à la circulation des piétons ou des animaux. Une personne est coupable de conduite illégale d'un véhicule sur un sentier si elle conduit un véhicule hors route sur un sentier pédestre, de randonnée, de cyclisme, de raquette, de ski de fond ou une piste d'équitation, y compris mais non exclusivement Sentier NB Trail et le Sentier transcanadien.

9. Il faut étudier sérieusement la possibilité de limiter l'utilisation des véhicules tout-terrain aux • routes ou sentiers désignés approuvés • et désignés pour les loisirs motorisés sur les terres de la Couronne et les terres privées. Il faut inclure les facteurs suivants dans le processus d'approbation : évaluation environnementale approfondie, sécurité, responsabilité, nuisance et autres restrictions juridiques. Certaines exceptions s'appliqueraient.

10. Les sentiers doivent être situés sur des chemins reconnus et approuvés, sur lesquels sont installés des enseignes et il faut faire la promotion du réseau de sentiers sur ces chemins dans le cadre d'une campagne de sensibilisation pour réduire les risques d'accident.

11. Les sentiers doivent être situés sur les accès où ils peuvent être partagés avec d'autres activités

motorisées et non motorisées, pourvu que les deux activités puissent être exercées de façon respectueuse.

12. Il est recommandé que le ministère des Transports permette et reconnaisse la conduite des VTT comme une activité motorisée sur ses routes non désignées et secondaires.

13. Il est recommandé que le ministère des Transports permette et reconnaisse les VTT comme une activité motorisée sur les routes relevant des municipalités. L'accès à ces routes doit être étudié et approuvé par les municipalités.

14. Il est recommandé que SNBT reconnaisse et approuve l'utilisation des VTT dans les régions où le commanditaire du sentier local est en faveur d'un accès contrôlé pour les VTT sur son réseau de sentiers local.

15. Il est recommandé que le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie enlève et remette à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick et à la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick toute partie de l'assiette des rails relevant actuellement des parcs qui était destinée aux activités de randonnée et de vélo de montagne de SNBT. Les assiettes des rails n'ont pas encore généré de revenus et sont utilisées rarement ou pas utilisées du tout par les piétons et les cyclistes lorsqu'elles sont situées dans des zones éloignées. Il faut tenir compte des parties actuelles de SNBT comme suit :

    1. **Assiette des rails entre Kedgwick et Saint-Quentin**
    2. **Réseau de sentiers situé sur les terres de la Couronne entre Saint-Quentin et Plaster Rock**
    3. **Assiette des rails entre Plaster Rock et Perth-Andover**
    4. **Assiette des rails entre Woodstock - Millville - Keswick**
    5. **Assiette des rails entre les limites de la ville de Fredericton et les limites de la ville de Grand Bay**
    6. **Parties de l'assiette des rails entre Alma et Riverview**
    7. **Assiette des rails entre Memramcook et Cap Tormentine**
    8. **Assiette des rails entre Caraquet et Bathurst**
    9. **Assiette des rails entre Miramichi et Marysville**

    et il faut permettre nos activités sur les autres parties de l'assiette des rails acquises par le ministère des Ressources naturelles qui ne sont pas actuellement aménagées pour un réseau de sentiers par SNBT comme les lignes de Havelock, Bouctouche et Bathurst. L'utilisation à des fins récréatives doit être reconnue et encouragée dans le cadre des cinq activités principales de SNBT, plus l'utilisation des VTT. L'utilisation des assiettes des rails relèvera de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick et de la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick et les deux groupes géreront le sentier selon l'entente qu'ils ont conclue en 1999.

16. Les enseignes de présignalisation de passage du sentier et de passage du sentier devraient clairement indiquer où les passages ont lieu.

17. Il faut interdire l'établissement d'un réseau de sentiers de véhicules tout-terrain sur les servitudes de Maritimes & Northeast Pipeline.

18. Il faut interdire l'activité des véhicules hors route sur les propriétés privées où le conducteur (le propriétaire) du véhicule tout-terrain ou la Fédération des véhicules tout-terrain n'a pas obtenu l'autorisation écrite expresse du propriétaire de circuler. Il peut y avoir une présomption de réfutation que le conducteur d'un « véhicule hors route » sur un bien-fonds privé au Nouveau-Brunswick ne détient pas le consentement nécessaire pour conduire ce véhicule s'il ne peut pas produire le consentement écrit du propriétaire foncier. Le conducteur doit porter ce consentement pendant qu'il conduit ce véhicule.

19. Nul ne doit conduire un véhicule hors route sur les terres qui n'appartiennent pas au propriétaire du véhicule, dans une zone ou de façon à exposer le sol sous-jacent ou à créer une condition propice à l'érosion, ou à endommager, à détruire ou à blesser des arbres, des cultures ou d'autres formes de végétation.

20. Nul ne doit conduire un « véhicule hors route » sur les biens-fonds publics de la province du

Nouveau-Brunswick à moins que ces biens-fonds soient désignés spécifiquement pour une telle utilisation indiquée par des panneaux installés ou un sentier d'un véhicule tout-terrain approuvé par le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie.

21. Nul ne doit conduire un véhicule hors route, autre qu'une motoneige, sur les biens-fonds qui sont désignés comme des pistes de motoneige et qui sont gérés et subventionnés en partie ou en totalité par la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc., à moins que cette utilisation ait été autorisée par la Fédération des clubs de motoneigistes du Nouveau-Brunswick inc. ou que l'utilisation soit nécessaire en raison d'une urgence qui compromet la sécurité des personnes ou des biens-fonds.

22. Nul ne doit conduire un véhicule hors route à l'intérieur de 100 mètres d'une habitation (sauf son habitation), d'un hôpital, d'un foyer de soins, d'un foyer de convalescence ou d'une église.

23. Il faut s'assurer que des cartes exactes des réseaux de sentiers sont établies.

QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

1. La sécurité du public et du conducteur et la protection de l'environnement doivent être les principes prédominants de l'utilisation des véhicules tout-terrain et de l'aménagement de sentiers pour véhicules tout-terrain dans la province (cette recommandation devrait-elle être incluse dans le préambule des recommandations au lieu d'être présentée comme une seule et unique recommandation?).

2. Il faut reconnaître l'incompatibilité fondamentale de l'utilisation à des fins récréatives du véhicule tout-terrain avec les loisirs de plein air d'autrui et l'intégrité de l'environnement, particulièrement les cours d'eau et les terres humides.

3. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick doit entreprendre une étude exhaustive des retombées économiques et environnementales de l'utilisation des véhicules tout-terrain sur la faune, les populations de poissons et les zones naturelles et les avantages que l'élargissement de l'utilisation des véhicules hors route peut représenter pour les activités reliées à la nature comme celles étudiées en 1996.

4. Il faut obliger la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick à prouver qu'elle a fait un effort pour s'assurer que ses sentiers établis et le comportement des utilisateurs de véhicules tout-terrain auront le moins d'effets possible sur la faune, y compris les espèces rares, les espèces menacées d'extinction et les espèces en danger.

5. Les pistes pour véhicules tout-terrain doivent être établies uniquement après une étude d'impact sur l'environnement, et après un examen exhaustif par le public.

6. Vu l'infime partie du Nouveau-Brunswick qui est déjà réservée à des parcs et autres zones protégées légalement (1,4 %), et la petite quantité dont l'ajout est proposé bientôt (2 % autre), il vaudrait mieux, pour la protection des écosystèmes dans les zones protégées, interdire l'accès aux véhicules tout-terrain. Si le gouvernement décide que les véhicules tout-terrain seront permis dans les zones protégées, ceux-ci devraient être limités strictement à certains sentiers existants.

7. Les véhicules motorisés devraient être exclus des zones de végétation fragile, rare, ou disparaissante, des zones où l'érosion ou autres dommages aux ressources ou au sol se produiront à la suite de leur utilisation; les sanctuaires fauniques et les zones sensibles; les zones de caractéristiques naturelles fragiles ou d'intérêt scientifique et les zones où la vitesse aurait des effets néfastes sur les autres utilisateurs.

8. Zones interdites – Nul ne doit conduire un véhicule tout-terrain sur :

   a) **Une tourbière**

   b) **Un marais**

   c) **Un marais salant ou un marais d'eau douce**

   d) **Une dune de sable**

   e) **Une plage (sauf à des fins commerciales)**

   f) **La zone intertidale (sauf à des fins commerciales)**

   g) **Le lit d'une rivière ou d'un cours d'eau**

h) **À l'intérieur de 30 mètres d'une rivière ou d'un cours d'eau**

i) **À l'intérieur de 30 mètres de la laisse des hautes eaux le long de la rive tidale**

9. L'aménagement de nouvelles pistes et l'accès aux terrains dans les bassins hydrographiques désignés sont interdits.

10. L'aménagement de nouvelles pistes et l'accès aux terrains dans les secteurs protégés des champs de captage désignés sont interdits.

11. L'aménagement de nouvelles pistes et l'accès aux terrains contenant des zones environnementalement importantes sont interdits.

12. Les VTT et les autres véhicules motorisés (sauf pour des urgences) ne peuvent pas traverser à - gué - les cours d'eau.

13. L'accès peut être accordé sur les pistes et les chaussées actuelles approuvées dans les bassins hydrographiques désignés.

14. Si des zones ou des routes ne sont pas jugés non convenables pour l'utilisation des véhicules en raison de l'impact sur l'environnement ou pour des raisons d'interférence avec les autres utilisateurs, deux autres tests peuvent être effectués :

    (i) **Les limites de la route sont-elles autoapplicables? (Les zones et les routes à partir desquelles il serait difficile pour les conducteurs irresponsables de véhicules de s'éloigner sont préférables)**

    (ii) **La zone ou la route d'utilisation des véhicules convient-elle à la zone globale? (Une utilisation limitée peut être permise dans les zones - bon nombre de routes utilisées par les véhicules peuvent ne pas être convenables) Plusieurs routes étroitement parallèles ne devraient pas être permises.**

15. Il faut élaborer des lignes directrices pour les cas où il faut utiliser un véhicule afin de récupérer des engins de pêche ou à des fins de collection (p. ex. les véhicules circuleront près du bord de l'eau à une faible vitesse et respecteront toute enseigne ou clôture symbolique installée pour délimiter les zones de nidification du pluvier siffleur).

16. La définition de - marais d'eau douce - et de - marais d'eau salée - aux termes de la *Loi sur les actes d'intrusion* devrait être reformulée et regroupée sous une seule définition comme suit :

- terres humides - désigne les terres qui font la transition entre les systèmes aquatiques et terrestres où la nappe d'eau est à la surface ou près de la surface où la terre est recouverte d'eau salée ou d'eau douce peu profonde à un certain moment pendant la saison de croissance. Les terres humides sont également caractérisées par des sols mal drainés et en particulier par une végétation résistante à l'eau ou hydrophyte.

17. On doit étudier sérieusement la possibilité de limiter l'utilisation des véhicules tout-terrain pour toutes les activités de pêche et de récolte.

18. Il est recommandé que la Fédération des véhicules tout-terrain participe au Groupe de travail sur le pluvier siffleur.

19. Il faut appuyer les projets communautaires locaux qui réduisent proactivement l'incidence de la circulation des véhicules en installant des obstacles physiques et des points d'accès aux plages et en fournissant des stationnements publics et des trottoirs qui permettent l'accès aux zones côtières de façon environnementalement durable.

20. Il faut interdire la publicité commerciale décrivant l'utilisation illégale des véhicules tout-terrain comme par exemple la conduite dans les cours d'eau et dans les terres humides.

FINANCEMENT

1. Le gouvernement doit étudier la possibilité de créer un partenariat avec l'industrie du véhicule tout-terrain pour évaluer l'impact des véhicules tout-terrain sur la province (économique, santé et environnemental).

2. Il faut s'assurer que suffisamment de nouvelles ressources sont fournies à la GRC pour lui permettre : 1) de mettre en œuvre toute recommandation découlant du Groupe de travail qui touche la prestation du service et 2) fournir un niveau adéquat d'application de la loi sur les sentiers pour assurer la sécurité du public à longueur d'année.

3. Il faut mettre à la disposition du ministère des

Ressources naturelles et de l'Énergie des fonds suffisants à l'aide des frais d'immatriculation des véhicules tout-terrain pour payer le coût de l'application de la *Loi sur les véhicules tout-terrain* afin de protéger les ressources environnementalement sensibles et naturelles et d'assurer l'application de la loi sur Sentier Nouveau-Brunswick. Le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie a besoin de 12 autres postes équivalents à temps plein pour atteindre un niveau d'application de la loi adéquat.

4. Un système de financement utilisateur-payeur doit être élaboré pour appuyer la Fédération des véhicules tout-terrain. Un système de laisser-passer pour les sentiers semblables au système des motoneiges pourrait être établi. L'existence d'un organisme pourrait avoir des avantages pour le ministère des Ressources naturelles et les propriétaires fonciers privés. Le financement aiderait la Fédération à aménager des sentiers, à entretenir les sentiers et à offrir des activités de sensibilisation.

5. Les frais d'immatriculation des trois et quatre roues doivent être augmentés de 10 $ à 26 $, à compter de décembre 2001. Les fonds supplémentaires seront remis à la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick pour payer les coûts opérationnels et d'aménagement des pistes.

6. Il faut accroître les droits d'immatriculation des véhicules tout-terrain à un niveau qui fournira des fonds pour :

   a) **Les programmes d'application de la loi**

   b) **Les programmes de sécurité publique (éducation, sensibilisation et formation)**

   c) **La construction de pistes et l'entretien de l'infrastructure**

   d) **La réparation des dommages environnementaux**

   e) **La durabilité de la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick**

7. Pour l'utilisation de tous les véhicules motorisés utilisés hors route, il faudrait exiger un montant suffisant, afin qu'une somme puisse être versée dans un fonds désigné aux fins suivantes :

   réparer les dommages environnementaux causés par les véhicules;

   fournir du personnel et de l'équipement pour la patrouille et l'application de la loi;

   fournir des services éducatifs;

   surveiller et étudier les effets des véhicules hors route sur la faune, la végétation et autres éléments de l'environnement perturbés par leur utilisation.

8. On propose un prélèvement de 25 $ à 50 $ sur toutes les nouvelles unités de véhicules tout-terrain vendues dans la province du Nouveau-Brunswick, ces fonds devant être affectés à l'application de la loi, à la sensibilisation et à l'environnement.

9. Un fonds environnemental devrait être établi à partir du point de vente des nouvelles unités, (- 25 $ ou 50 $ -) pour les fins suivantes :

   a) **Formation en loisir des véhicules tout-terrain**

   b) **Fonds attribués pour l'amélioration des pistes de véhicules tout-terrain et les dispositifs de contrôle de l'érosion**

   c) **Fonds attribués pour la formation du personnel en détection précoce et la sensibilisation à l'environnement**

   d) **Fonds attribués pour la formation du personnel afin qu'il puisse reconnaître les zones naturelles et sensibles et en faire la promotion.**

10. Un fonds environnemental devrait être établi pour :

    réparer les dommages causés aux terres privées ou à l'environnement ou sur un « sentier approuvé »,

    fournir des services éducatifs et

    surveiller et étudier les effets des véhicules de loisir motorisés sur la faune, la végétation, etc.

    Le fonds pourrait être administré dans le cadre du *Fonds en fiducie pour la faune* et le montant prescrit pourrait être versé par les fabricants et les acheteurs de véhicules tout-terrain à chaque point de vente sur une base unique.

SENSIBILISATION

1. Le gouvernement devrait établir un comité intergouvernemental et interministériel des intervenants, des fabricants, de l'industrie chargé d'élaborer un plan de travail et de déterminer les besoins de financement pour la sensibilisation et la formation relatives aux véhicules tout-terrain.

2. Il faut promouvoir et encourager les activités récréatives non motorisées et décourager les activités récréatives motorisées.

3. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick devrait travailler en collaboration avec tous les peuples autochtones et non autochtones afin d'identifier les zones sensibles pour le frai du poisson, les zones d'hivernage pour la faune en vue de sensibiliser le public à l'importance de protéger ces zones pour la faune, la sauvagine et le poisson afin que ces ressources ne soient pas compromises davantage.

4. Le gouvernement provincial devrait s'assurer qu'un message uniforme est livré au public, afin qu'un ministère ne fasse pas la promotion d'une mauvaise utilisation des véhicules tout-terrain alors qu'un autre ministère tente de restreindre les utilisations non appropriées.

5. Il faut faire la promotion d'une éthique de l'utilisateur des véhicules tout-terrain pour assurer une utilisation responsable des véhicules tout-terrain en ce qui a trait à l'environnement, aux propriétaires fonciers et autres professionnels en loisirs. Ce code pourrait comporter un volet éducatif et d'intendance et la Fédération des véhicules tout-terrain et les clubs associés pourraient en faire la promotion. La préparation et la distribution d'une brochure ou d'une annonce publique (p. ex. affiches, messages publicitaires) expliquant la réglementation actuelle et l'utilisation éthique environnementale des véhicules tout-terrrain faciliteraient la mise en œuvre de cette recommandation. Des exemples d'utilisation légale et illégale des véhicules tout-terrain devraient être inclus.

6. Le registraire des véhicules à moteur devrait élaborer un programme de sécurité, de formation et de développement des compétences pour les conducteurs de véhicules tout-terrain qui comprend la familiarisation avec les véhicules tout-terrain, les techniques de conduite, les lois sur les véhicules hors route, les techniques de chargement et de remorquage, l'éthique, les risques pour la sécurité et les conséquences environnementales.

7. La Fédération des véhicules tout-terrain en collaboration avec les clubs ou les associations de véhicules tout-terrain locaux devrait préparer, avec le ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux, une stratégie de formation formelle et des programmes connexes pour ses membres sur l'intendance de l'environnement et les méthodes de gestion optimales, mettant particulièrement l'accent sur l'information et la sensibilisation concernant :

   a) **Les permis de modification des cours d'eau à tous les clubs ou groupes de véhicules tout-terrain locaux,**

   b) **Les terres humides d'eau douce intérieures,**

   c) **Les secteurs protégés des champs de captage désignés,**

   d) **Les secteurs protégés des bassins hydrographiques désignés, et**

   e) **La protection des habitats côtiers, y compris les plages, les dunes, les marais côtiers et les plate-formes rocheuses.**

8. Les organismes d'application de la loi, en plus du Programme de formation de sécurité du conducteur des véhicules tout-terrain du Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick, doivent offrir à leurs agents une formation concernant l'utilisation responsable du véhicule tout-terrain tout en respectant la loi.

9. La Recommandation 8(b)(i) du Rapport de travail sur le vol de bois prévoit une étude de la force exécutoire du Règlement 90-55 adopté en application de la Loi sur les actes d'intrusion (disques bleus) et du Règlement 89-106 pris en vertu de la Loi sur la pêche sportive et la chasse (disques rouges et jaunes). Il est reconnu qu'il faut accroître les efforts de sensibilisation et de promotion auprès du public relativement aux droits de propriété. Les circonstances entourant les actes d'intrusion ont changé avec la prédominance de l'utilisation des véhicules tout-terrain. Seules la sensibilisation du public et la promotion des droits de propriété ont été soumises au Groupe d'étude. Un comité distinct présidé par le ministère des Ressources

naturelles et de l'Énergie vérifie la force exécutoire des règlements susmentionnés.

10. Il faut désigner la Fédération des véhicules tout-terrain du Nouveau-Brunswick comme organisme chargé de sensibiliser les utilisateurs des véhicules tout-terrain en général à l'identification des pistes des véhicules tout-terrain, aux méthodes de construction et d'entretien des pistes, au comportement sur la piste et à certaines périodes de l'année afin d'assurer la meilleure protection possible de la faune et des habitats.

11. Les fabricants devraient être tenus de promouvoir une utilisation sécuritaire et environnementalement responsable du véhicule tout-terrain en fournissant par écrit à chaque acheteur au point de vente tous les manuels de sécurité, ainsi que de la documentation sur toutes les restrictions locales et provinciales régissant l'utilisation et la conduite des véhicules tout-terrain.

12. Les fabricants de véhicules tout-terrain devraient être sensibilisés afin de ne pas promouvoir l'utilisation illégale des véhicules tout-terrain dans leurs photos publicitaires.

13. Il faut corriger la culture de l'abus des véhicules tout-terrain dans la publicité.

APPLICATION DE LA LOI

1. En plus de la GRC et de la force municipale, le ministère des Ressources naturelles et de l'Énergie devrait recevoir le mandat d'appliquer les lois et les règlements provinciaux, relativement aux véhicules hors route, en particulier en ce qui a trait aux terres de la Couronne, aux pistes de motoneige gérées et à Sentier NB Trail.

2. Un programme d'application de la loi efficace devrait être établi et doté d'agents d'application de la loi et d'équipement.

3. Les organismes d'application de la loi devraient appliquer plus rigoureusement les mesures législatives actuelles pour augmenter le degré de conformité aux restrictions relatives aux véhicules tout-terrain.

4. Les agents d'application de la loi provinciaux devraient pouvoir donner des contraventions en vertu de la *Loi sur les procédures applicables aux infractions provinciales* pour toutes les lois provinciales.

5. Il faudrait étudier la possibilité d'établir des activités conjointes des forces policières afin d'assurer une application de la loi ciblée aux loisirs motorisés dans les secteurs problèmes.

6. S'il n'existe aucune entente d'utilisation partagée, il faudrait accroître le degré d'application de la loi sur SNBT à titre de facteur dissuasif de l'utilisation du véhicule tout-terrain.

7. Il faut encourager la communauté des véhicules tout-terrain à organiser et à se réglementer elle-même pour assurer la conformité aux restrictions relatives aux véhicules tout-terrain.

8. Il faut encourager les propriétaires fonciers privés à s'affirmer et il faut les appuyer. Actuellement, ils ont l'impression d'être impuissants en raison de l'indifférence que manifestent les autorités officielles à l'égard du problème.